LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr. 10 (37) WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1926 Rok IV



STEROWIEC „LECH" NAD TORUNIEM.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej o lotnictwie

Nie wolno nam nie doceniać wielkiego znaczenia lotnictwa i opóźniać się z jego rozwojem.

Mościcki



INŻ. W. CZAPSKI
Dyrektor Dep. Eksploatacyjnego Min. Kolei

Szef lotnictwa cywilnego o L. O. P. P.

Szczytne zadanie jakie ma Liga Obrony Powietrznej Państwa powinno zjednoczyć wszystkich obywateli Rzeczypospolitej polskiej jako członków Ligi

W. Czapski

Szef lotnictwa wojskowego o „Tygodniu Lotniczym"

Poparcie Tygodnia Lotniczego jest obowiązkiem moralnym każdego obywatela, któremu leży na sercu rozwój Ojczyzny w czasie pokoju oraz Jej bezpieczeństwo w czasie wojny

Rayski.



Płk. L. RAYSKI
Szef Dep. IV M. S. Wojsk.

ANTONI PONIKOWSKI

W przededniu „Tygodnia Lotniczego"



Nasza Liga Obrony Powietrznej Państwa, jej żywot paroletni i jej przyszłość to ogromny materjał do myślenia dla tych, kto z troską serdeczną odnosi się do wszystkiego, co się wiąże z naszem życiem państwowem.

Idea obrony powietrznej Państwa szybko, jak lawina, rozlała się po całej Polsce. Nie było i nie będzie pewnie prędko innej organizacji, któraby tak łatwo zdołała zgromadzić pod swoim sztandarem tyle setek tysięcy członków, ile ich zgromadziła Liga. I jest to objaw naprawdę imponujący, że niema warstwy w społeczeństwie naszem, której idea obrony powietrznej Państwa byłaby obca. Miasto i wieś, zamożni i biedni, starzy, młodzi i dzieci, wszyscy niosą swój grosz, nieraz grosz wdowi, aby złożyć go na cele Ligi. I jest to objaw nie tylko imponujący, ale i radosny, bo świadczy, że Państwo i jego obrona to już nie sprawa jednej warstwy czy klasy, ale sprawa wszystkich; że Rzeczpospolita to r z e c z p o s p o l i t a w tem znaczeniu, w jakiem ją przodkowie nasi rozumieli: rzecz powszechna, rzecz wszystkich obywateli.

Jest i drugi radosny moment, który należy podnieść dziś w święto Ligi. Liga to organizacja czynu, bo stworzyła w swem krótkiem istnieniu nie mało. Zakupione aeroplany, wybudowane lotniska i hangary, szkoły pilotów i mechaników, instytut aerodynamiczny to już nie tylko dobre chęci i piękne plany, ale fakty realne.

Kiedy cieszymy się Ligą i jej imponującym rozwojem, tem boleśniejszem jest, że znalazły się niegodne jednostki, których nieuczciwa ręka dosięgła i Ligi, podobnie jak tylu innych instytucyj i jak samego wreszcie Państwa. Jeżeli jednak ogólne powojenne obniżenie poziomu etyki naraziło może Ligę tu i owdzie na stratę materjalną i szkodę moralną, to to nie powinno, nie może wpłynąć na zahamowanie rozpędu, z jakim potoczył się wóz Ligi. Niegodnych odepchnąć, winnych ukarać, ale Ligę otoczyć tem większą opieką, miłością i troską!

Miejmy nadzieję, miejmy przekonanie, miejmy pewność, że czujność wszystkich władz Ligi, czujność jej wszystkich członków nie pozwoli więcej, aby jeden grosz ofiarny został utracony.

Nie przyczyniajmy radości wrogom Państwa i nieprzyjaciołom Ligi przez osłabienie jej działalności. Bądźmy dumni z tego, czego Liga dzięki ofiarności społeczeństwa dokonała. Prowadźmy ją dalej wytrwale ku wielkim zadaniom, jakie przed nią stoją, z zapałem i miłością, bo cele Ligi to cele odrodzonego Państwa naszego, to sprawy Polski.

WSZYSCY I WSZYSTKO DLA „TYGODNIA LOTNICZEGO"



JÓZEF RELIDZYŃSKI

Pieśń lotników

Żywiołem naszym wiatr,
kochanką nam przestworze;
z Bałtyku hen do Tatr
powietrze ptak nasz orze.

Lotnicy polscy my!
biało-czerwona krata
na skrzydłach; nic nam mgły
i wichrów złych zatrata!

— Co to za nowy znak?
pytają się orłowie;
powietrzny prójąc szlak,
nasz lotnik im odpowie:

— To Polska, Polska znów
w promienne rwie się słońce;
my straż jej chmurnych snów,
jej sławy górnej gońce.

Powietrzna Polski straż!
hej! orły czarne z drogi,
gdy biały Orzeł nasz
mknie w Jutrzni hen pożogi!

— Lotnicy polscy, hej!
Piotr święty z niebios woła:
— ostrożnie, śmiałki! złej
nie szukać doli zgoła!

A my mu na to wraz:
— Nie bój się, święty Pietrze!
Dla Polski cudnych kras
choć skręcić kark na wietrze!

Lecieć, choć zlecieć — ot
rozkosz lotniczej piersi;
bliżsi my ciebie! wlot
będziemy w niebie pierwsi!

K. FILIPOWSKI, INŻ. ESA.

Polska ustawa lotnicza w świetle prawodawstwa zagranicznego

A. Prawodawstwo lotnicze zagranicą.

Żegluga powietrzna w Polsce nie jest dotychczas uregulowaną wewnętrznemi przepisami prawnemi, dla braku których, za podstawę do wydawania zarządzeń wykonawczych ruchu przyjmujemy postanowienia Międzynarodowej Konwencji Lotniczej, regulującej Żeglugę Powietrzną.

Konwencja ta zawarta przez 27 państw w r. 1919 w Paryżu wystawiła szereg zasad, które wychodzą daleko poza zakres prostej reglamentacji międzynarodowej policji powietrznej.

Stało się to w myśl zasad Międzynarodowego Komitetu Prawniczego (Comitet Juridique International), który, nie ograniczając się do przepisów policyjnych i pozwoleń na żeglugę, oddawna nakreślił plan międzynarodowego kodeksu powietrznego, zawierającego ogólną reglamentację prawa cywilnego, publicznego, administracyjnego, handlowego i karnego, i którego kilka rozdziałów ukazało się jeszcze przed wojną na kongresach: Paryskim w r. 1910, Genewskim w r. 1912 i Frankfurckim w r. 1913.

W konwencji są uznane 2 wielkie idee, na podstawie których będą się tworzyć różne ustawodawstwa lotnicze:

1. Statki powietrzne mogą posiadać przynależność państwową, co pozwala państwom przejawiać swoją władzę prawną nad statkami powietrznemi, podległemi ich zwierzchności.
2. Każde państwo jest władcą przestrzeni powietrznej nad jego obszarem.

Wobec tego Państwa posiadające statki powietrzne i państwowy obszar powietrzny, mogą tworzyć prawo dla tych statków i tego obszaru, jak również dla swych obywateli i posiadanych przez nich terenów na lądzie i wodach.

Konwencja zawiera 43 artykuły w IX rozdziałach, z których 2 pierwsze dotyczą wspomnianych idei władzy państwowej, 3 i 4 zawiera warunki, jakim ma odpowiadać statek powietrzny, lecący nad obcem terytorjum, 5 i 6 mówią o regulaminie podróży, 7 daje określenie samolotów państwowych, 8 ustanawia stałą Komisję Międzynarodową Żeglugi Powietrznej CINA pod zwierzchnictwem Ligi Narodów, która ma opracowywać i uzgadniać projekty państw, dotyczące poszerzenia i zmian konwencji. Rozdział 9 zawiera postanowienia ogólne, dotyczące wzajemnego stosunku Państw należących do konwencji.

Wreszcie szereg aneksów uzupełnia konwencję przepisami technicznemi.

Dotychczas odbyło się 10 posiedzeń CINA.

Jednakoż państwa neutralne i zwyciężone, a nawet drobne państwa śród zwycięzców nie były zadowolone z konwencji, faworyzującej wielkie mocarstwa Ententy. Art. 5 i 34 wywołały duże niezadowolenie. Art. 5 ograniczał państwa przez zabronienie wydawania pozwoleń na przelot statkom państw nie należących do konwencji, zaś art. 34 przyznawał wielkim mocarstwom zbyt dużą ilość miejsc w Komitecie.

Skutkiem tego, poza konwencją paryską, został zwołany cały szereg kongresów państw zwyciężonych i neutralnych. M. in. w kwietniu r. 1925 w Kopenhadze na kongresie Danji, Finlandji, Norwegji, Holandji, Szwecji i Szwajcarji omawiano sprawę przystąpienia do konwencji Paryskiej i proponowano zmiany szeregu art. (między innemi 5 i 34). Dotychczas jednak tego nie uczyniono. Z drugiej strony dla dalszego opracowania prawa w zastosowaniu do Żeglugi Powietrznej są zwoływane perjodycznie posiedzenia wspomnianego wyżej Komitetu prawniczego, które w roku ubiegłym miały miejsce w Ljonie i Paryżu. Z pośród odbytych kongresów lotniczych najbardziej nas może interesuje konferencja w Sztokholmie 28—30 września roku zeszłego.

W konferencji wzięły udział następujące państwa: Niemcy, Austrja, Belgja, Danja, Estonja, Francja, Anglja, Węgry, Włochy, Norwegja, Holandja, Szwecja, Szwajcarja, Polska oraz wolne miasto Gdańsk. Razem 15 państw. Największą ilość przedstawicieli wysłała Szwecja— 11, następnie Niemcy 7, Danja 6, Holandja 5 i t. d.

Byli to przedstawiciele przemysłu lub delegaci rządowi. Motywem konferencji było, że postanowienia uprzedniej konferencji w Hadze w 1923 r. stały się martwą literą wobec braku organu z inicjatywą w postaci stałego biura czy komitetu międzynarodowego, któryby koordynował wysiłki oddzielnych państw i starał się wprowadzać w życie ich zamierzenia. Dlatego też na porządku dziennym konferencji Sztokholmskiej została wysunięta przez Polskę sprawa utworzenia takiego biura.

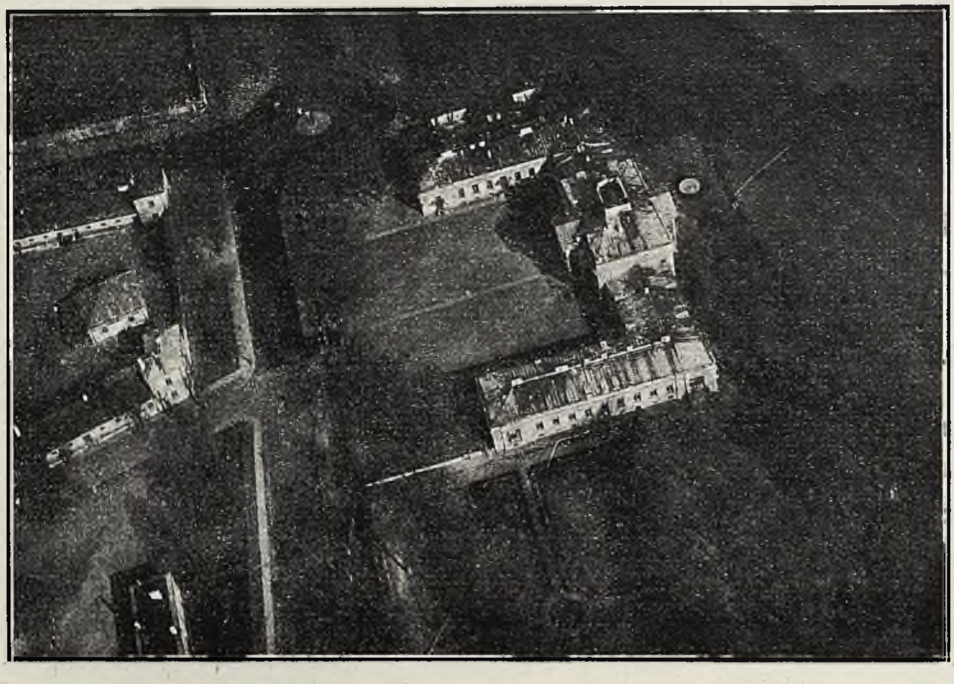
Delegacja polska złożyła przytem deklarację, w której zobowiązała się zorganizować biuro studjów dla opracowania projektu konwencji, dotyczącej porządku międzynarodowej komunikacji lotniczej. Projekt został opracowany i dotyczy głównie przewozów międzynarodowych.

Sprawy odpowiedzialności nie poruszano ze względu na jej opracowywanie w Paryżu, gdzie została zwołana w tymże roku (X.1925) międzynarodowa prywatna konferencja w sprawie odpowiedzialności (żółta księga). Liberalny projekt paryski został jednak zmieniony przez Komitet Prawniczy (Comitet Juridique) i nikogo obecnie nie zadawalnia.

Tymczasem Polska wystąpiła z wnioskiem zwołania konferencji „o ustroju lotnictwa" w Krakowie, która ma być zwołana w końcu bieżącego lub początku przyszłego roku.

Niezależnie od odpowiedzialności, były w Paryżu poruszane i inne problemy lotnictwa, do kodyfikacji których został powołany specjalny komitet

WARSZAWA Z LOTU PTAKA.



BELWEDER

Rozdział drugi i trzeci projektu ustawy regulują zakres działania zwierzchnich organów władzy i przepisy dotyczące immatrykulowania statków.

Następne rozdziały są poświęcone kolejno załodze, przyziemiom i lotowi wraz ze startem i lądowaniem.

Rozdział VIII traktuje o przedsiębiorstwach, IX—o przewozach, X — o postanowieniach celnych. Rozdział XI zawiera przepisy prawne w stosunku do statków powietrznych w czasie żeglugi i precyzuje w tym względzie rozciągłość postanowień Ustawy. Rozdział ostatni mówi wreszcie o postanowieniach przejściowych.

Najciekawszemi bez wątpienia punktami Ustawy są rozdziały XII i XIII, zawierające kwestje odpowiedzialności i postanowień karnych; kwestje te bowiem nie są dotychczas ujednostajnione i spotykają się z najrozmaitszemi poglądami.

zajmujący się uzgodnieniem wszystkich kwestyj prawno-lotniczych.

Ponieważ, jak wspomniałem, projekt francuski o odpowiedzialności, zmieniony przez „Comitet Juridique", nie znalazł poparcia, zatem będzie on zapewne, podobnie jak polski projekt transportowy, opracowany przez prof. Górskiego, rozpatrywany na przyszłej konferencji Krakowskiej.

B. Polska Ustawa Lotnicza.

W ślad za państwami zachodnio-europejskiemi, już w roku 1922 został opracowany Projekt Ustawy Lotniczej. Projekt ten jednak nie był rozpatrywany w drodze przepisanej, a obecnie wydałby się przestarzałym.

Projekt polski był rówieśnikiem Ustawy niemieckiej z 1.VIII 1922 r., zaś wyprzedził Włochy z ich ustawą z 20.VIII 1923 r. i Norwegję z 7.XII 1923

Następny projekt ze względu na brak ustalonych ogólnych podstaw prawnych posiadał formę ramową, której Sejm nie zaakceptował. Obecnie został opracowany po raz trzeci nowy projekt, bardziej kompletny, wzorowany na ustawach: francuskiej, włoskiej, czeskiej, niemieckiej i innych.

Projekt zawiera 94 artykuły w XIV rozdziałach.

Rozdział pierwszy zawierający postanowienia ogólne, zaznacza zgodnie z drugą zasadą Konwencji Międzynarodowej całkowitą i wyłączną władzę zwierzchnią Rzeczypospolitej nad przestrzenią powietrzną swego obszaru, łącznie z wodami terytorjalnemi. Jednocześnie znajduje się w nim zasada wolnego przelotu statków powietrznych, mających polską przynależność państwową nad obszarem Rzeczypospolitej, która to zasada swego czasu wywołała wiele dyskusji śród prawników, ze względu na pojęcie własności przelatywanych terenów w stosunku do ich właścicieli.

Szczególniej rozdział XII projektu stał się tematem długich i głębokich rozważań, zanim, wreszcie przyjął swą obecną formę.

Mianowicie, wprowadzając zasadę ryzyka, przyjętą przez Ustawę francuską, przyznaje on równocześnie ideę nieodpowiedzialności, ograniczając ją jednakże do siły wyższej i winy poszkodowanego.

Rozróżnia się przytem odpowiedzialność za osoby od odpowiedzialności za przedmioty oraz odszkodowanie za szkody wyrządzone osobom trzecim od odpowiedzialności za pasażerów. I tak: wysokość odszkodowania odnośnie osób trzecich (na ziemi), jak również wysokość odszkodowania za szkody wyrządzone przez jeden statek drugiemu w locie, określa się według rzeczywistych strat.

Wysokość odszkodowania, obowiązującego przedsiębiorcę w stosunku do podróżnych, określa się w granicach szkód rzeczywistych do określonej wysokości, o ile specjalna umowa nie została zawarta między przewoźnikiem i pasażerem o wyższą sumę. Umowa taka o kwotę niższą jest nie ważna. Za zaginioną przesyłkę, wysokość odszkodowania określa się w granicach o wiele niższych, niż w stosunku do podróżnego.

Objektywne ujęcie tych kwestyj, tak w stosunku do przedsiębiorstw, jak i do pasażerów, może się narazie wydawać dość niedogodnem dla przedsiębiorcy w porównaniu np. do istniejącego we Francji zwyczaju, gdzie podróżny asekuruje się na dowolną kwotę w Towarzystwach Ubezpieczeń i tylko z niemi ma w razie wypadku do czynienia.

Bez wątpienia jednak wspomniany artykuł projektu zawiera wszelkie plusy złotego środka, gdyż uwzględnia interesy obu stron, mianowicie: podróżnego, przez ewentualne przyznanie zwrotu rzeczywistych strat, zaś przedsiębiorcy, przez wprowadzenie siły wyższej i ustalenie górnej granicy odpowiedzialności.

INŻ. GUSTAW MOKRZYCKI

Obrona powietrzna a przemysł lotniczy

W słowach „obrona powietrzna" mieści się pojęcie: wojna. Tylko wtedy konieczną jest obrona Państwa przed flotą powietrzną nieprzyjaciela.

Wiemy, że jedyną skuteczną obroną jest obrona powietrzna. Do niej potrzebne są oczywiście dwie rzeczy: obrońcy (ludzie) i materjał (np. samoloty).

Materjał lotniczy musi być wyprodukowany. Produkować racjonalnie może tylko racjonalnie postawiony przemysł.

Racjonalnie postawiony przemysł wymaga odpowiednich ludzi (inżynierów, techników, robotników), odpowiednich obrabiarek i narzędzi i odpowiedniego zaopatrzenia w surowce i półfabrykaty (pod względem jakości i ilości w wymaganych terminach).

To nie wszystko, racjonalnie postawiony przemysł lotniczy, wymaga odpowiedniej (t. j. tylko naukowej) organizacji, nietylko na poszczególnych wytwórniach, ale też całości przemysłu lotniczego obejmującej wytwórnie lotnicze właściwe i wytwórnie pomocnicze.

Że organizacja koordynująca pracę przemysłu lotniczego jako całości jest niezbędna, jasnem to jest nawet każdemu laikowi. Samolot składa się z wielu części; nie wystarczy produkcja np. 10 płatowców dziennie, jeżeli wytwórnia odpowiednich silników nie będzie dawać 10 silników, wytwórnie chłodnic, kół, uzbrojenia, instrumentów i t. p. odpowiedniej ilości swoich wytworów, potrzebnych do przekształcenia płatowca na jednostkę bojową.

A jeżeli produkcja tego rodzaju ma się gładko rozwijać, koniecznem jest zapewnienie jej we właściwych terminach odpowiedniej ilościowo i jakościowo dostawy surowców i półfabrykatów (blachy, rur, drzewa, celonu i t. p.).

Jest to sprawa wcale nie prosta, i, jak doświadczenie uczy, największe trudności, na jakie napotyka nasz przemysł lotniczy, nie są to wcale trudności natury technicznej, lecz dadzą się one określić zdaniem: **wadliwe zaopatrzenie w materjały.**

Statystyki ostatniej wojny dają nam pewne wskazówki, ile płatowców, silników i materjałów pomocniczych trzeba np. miesięcznie produkować, aby utrzymać stan samolotów na froncie na wysokości np. 1000 aparatów i ilu pilotów trzeba miesięcznie wyszkolić, aby uzupełnić straty, w ten sposób, aby 1000 samolotów było stale gotowych do walki.

Prosty rachunek poucza nas, że w stosunku do produkcji pokojowej, wysiłek przemysłu lotniczego musi być wielokrotnie zwiększony. Aby wytwórnia mogła w krótkim czasie zdać tego rodzaju egzamin zadawalająco, musi ona być wzorowo zorganizowana (pozwolę sobie podkreślić, że tylko naukowa organizacja pozwala na szybką mobilizację przemysłu) i musi mieć zapewnioną odpowiednią rezerwę pracowników, narzędzi i obrabiarek, nie mówiąc już o rzeczy samo przez się zrozumiałej: o zaopatrzeniu.

Ale doświadczenie ostatniej wojny pokazało jeszcze jedno. Ilość samolotów występujących na arenę bitew w chwili rozpoczęcia wojny nie może być utrzymywana stale na jednej wysokości np. 1000 samolotów.

Ich ilość musi wzrastać z miesiąca na miesiąc w postępie niemal geometrycznym.

Dalej, ich jakość nie może pozostawać na jednym poziomie. Koniecznym tu jest wyścig (jak wykazała ostatnia wojna) na polu własności lotniczych; kto ma maszyny szybsze, lepiej wznoszące się, zwrotniejsze, dźwigające większe ładunki bomb, lepiej uzbrojone, ten górą.

Najlepszy pilot nie pomoże, o ile posadzimy go na złą maszynę.

Widzimy, że o losach wojny w powietrzu, za-

WARSZAWA Z LOTU PTAKA



WILANÓW

decyduje przedewszystkiem przemysł, że jego wysiłki tylko mogą zapewnić skuteczną obronę lotniczą.

Zadaniu temu może sprostać tylko przemysł, zdolny do błyskawicznego tworzenia w miarę potrzeby nowych placówek i wytwórni, a zatem mający do swej dyspozycji cały aparat siostrzanych placówek, produkujących w tempie „wojennem" nowe obrabiarki, zapasy narzędzi, potrzebne surowce i t.d.

Jeżeli tego mieć nie będziemy, to z góry lepiej naszych bohaterskich lotników przydzielić np. do piechoty, gdzie z większym skutkiem będą mogli bronić państwa, i gdzie straty liczbowe będą kilkakrotnie mniejsze.

W pojęciach wielu ludzi przemysłowiec, a człowiek nieuczciwy, to znaczy to samo. I niestety, w wielu wypadkach tak jest.

Tworzenie placówek przemysłowych bez kapitału lub ze znikomym kapitałem zakładowym, na których szereg panów bez grosza, a ze „stosunkami" chciałby w dwa, trzy lata dorobić się pięknych włości, niesolidna dostawa, mająca również szybsze dorobienie się na celu, choćby kosztem tysiąca żołnierzy, to są smutne fakty, które wzbudziły w społeczeństwie nieufność głęboką i usprawiedliwioną.

Jednak zło trzeba naprawić, „sanacja moralna" i tu dotrzeć powinna, a gdy cały przemysł lotniczy postawimy na zdrowych podstawach, jak najenergiczniejsze poparcie jest kwestją poprostu zdrowego rozsądku.

Jeżeli chodzi o Państwo, to musi nastąpić zmiana obecnej dewizy w stosunku do przemysłu lotniczego, która brzmi: „uczciwy klijent i uczciwy dostawca". Trzeba ją zmienić na „u c z c i w y d o s t a w c a i m o ż n y p r o t e k t o r".

Rząd musi dalej popierać wszystkie nowe konstrukcje polskich placówek przemysłowych, podobnie jak to czyni np. Francja, gdzie olbrzymie sumy idą na ten cel, pozornie dla laika nieproduktywny.

Dalszą sprawą jest należyte intensywne kształcenie i dokształcanie inżynierów, techników i robotników.

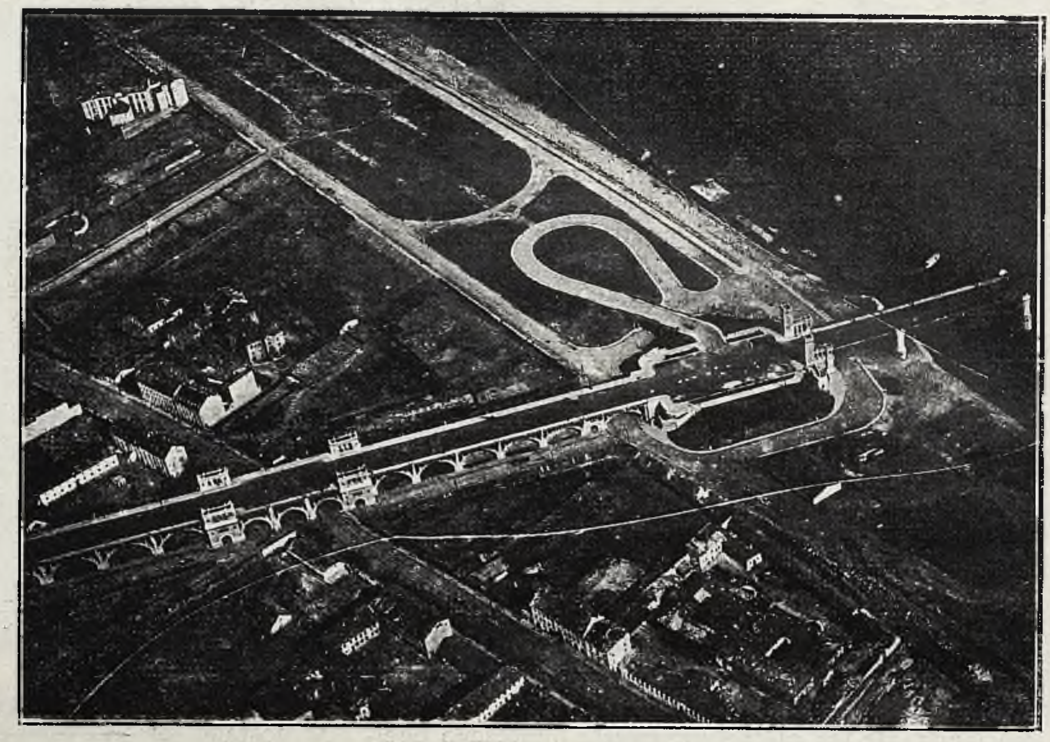
Ta akcja może odbywać się skutecznie, nietyle w szkołach, ile przy istniejących placówkach lotniczych krajowych i zagranicznych.

Szkoły mechaników, tworzone w miejscowościach bez przemysłu, dla zaspokojenia osobistych ambicyj, czy t. zw. lokalnego patrjotyzmu, z pewnością wydadzą mizerne wyniki.

L. O. P. P. musi zacząć akcję propagandową, w kierunku należytego zrozumienia roli przemysłu lotniczego dla obrony powietrznej, wtedy nacisk ze strony społeczeństwa przyczyni się najwalniej do odpowiedniego stanowiska czynników rządowych.

Nie zapominajmy, że nasz przemysł lotniczy stoi, jeżeli chodzi o Europę, na szarym końcu (Rosji nie wyłączając) i że o d r a c j o n a l n e g o r o z w o j u p r z e m y s ł u l o t n i c z e g o zawisł l o s p r z y s z ł e j w o j n y.

WARSZAWA Z LOTU PTAKA



WYBRZEŻE KOŚCIUSZKOWSKIE Z WIADUKTEM MOSTU PONIATOWSKIEGO

W dniach 10—17 października b. r. odbędzie się na terenie całej Rzeczypospolitej 3-ci „Tydzień Lotniczy"

JERZY SOSNKOWSKI



WARSZAWA-KOPENHAGA

(Korespodencja własna „Lotu Polskiego")

Z wiosną roku przyszłego ruchliwa i przedsiębiorcza, o szerokim rozmachu, Polska Linja Lotnicza „Aerolot" uruchamia nową imponującą linję: Warszawa — Kopenhaga. Odbył się obecnie cały szereg lotów próbnych *), a w jednym z nich danem mi było wziąć udział.

Ten trzymotorowy Junkers — to już nie aeroplan, to smok, karmiący się powietrzem, — to demon przestrzeni, — to potwór gigantyczny, a łagodny jak dziecko, i posłuszny każdemu drgnieniu dłoni pilota.

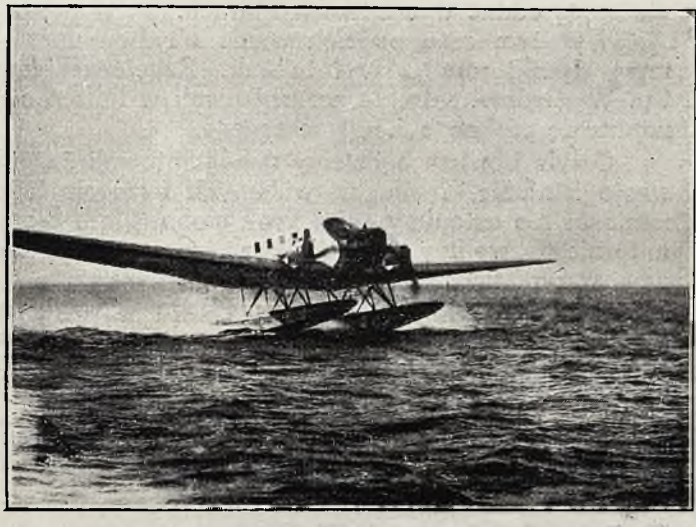
Karbowana jego powierzchnia, lśniąca duraluminjum, jak srebrem najczystszem w błękitach, — niewzruszenie sunie w atmosferze. Lot wywiera wrażenie czegoś tak bajecznie pewnego, czegoś tak bezpiecznego, że wrażeniom czysto turystycznym nic nie stoi na przeszkodzie. Żadnych wachnięć, żadnych wstrząsów, żadnych zatoczeń. Poprostu i naprawdę: okręt powietrzny, — albo kolej, dla której szynami są strugi przecinanego powietrza, lub bity trakt obłoków.

— — — — — — — — — —

Serce się raduje na myśl, że dokonany został znów jeden z czynów najznakomiciej propagujących nasze młode państwo. Powstaje nowa wielka magistrala powietrzna, o znaczeniu niebylejakiem. Poseł Rzeczypospolitej w Kopenhadze, pan Rozwadowski uświadamia nas co do jej znaczenia.

A więc: utwierdza, ustatycznia ona nici zarówno uczuciowe, jak i handlowe, łączące nas z Danją. Nasze sąsiedztwo nad wodami Bałtyku wylać się musi w pewne formy współdzielczości i porozumienia. Linja ta, to igła szyjąca temi właśnie ściegami: porozumienia i współdzielczości — przyszłą spójnię historyczną Danji i Polski. To igła, która zszywać będzie stosunki handlowe, — firmy i inicjatywy, łączyć to wszystko, co może być interesem z jednej i drugiej strony Bałtyku. Tą drogą jeździć będą przemysłowcy i emigranci (droga jest tania), tą drogą sprowadzać będziemy mogli towary nieznoszące dłuższych transportów. Wreszcie jest to początek magistrali, łączącej nas z Zachodem. Dla placówek zagranicznych, zawsze potrzebujących ścisłego, a szybkiego

Z POLSKI DO DANJI NA SKRZYDŁACH JUNKERSA



NA MORZU



W POWIETRZU

---

*) Jako curiosum naszych stosunków, musimy zaznaczyć, że redakcja „Lotu Polskiego", najpoważniejszego pisma lotniczego w Polsce, nie otrzymała zaproszenia na lot próbny Puck — Kopenhaga, w którym wzięli udział przedstawiciele całej prasy stołecznej.

Jeżeli nawet nie jest to wyraźna zła wola ze strony P. L. L. „Aerolot", to w każdym razie — tak grube przeoczenie, że nie wymaga komentarzy i świadczy, że strona organizacyjna tego T-wa mimo wszystko szwankuje. ***Przyp. Red.***

kontaktu z krajem, będzie posiadała ona zalety pierwszorzędne.

Duńczycy i Szwedzi żywo interesują się nową linją. Dzienniki przepełnione są wiadomościami i korespondencjami z lotów próbnych. Dziś są one ukończone ku zupełnemu zadowoleniu obydwu krajów, ze 100%-wem bezpieczeństwem i regularnością lotu.

Niech więc żyje linja Warszawa — Kopenhaga!

— — — — — — — — — —

Jaką fenomenalną przyjemnością jest to parogodzinne bujanie w wygodnej, luksusowej kabinie, wyłożonej palisandrem, zastawionej klubowemi, półleżącemi fotelami, ten tylko przekona się, kto sam drogę tę odbędzie. Człowieka ogarnia podziw dla samego siebie, — on to bowiem tę cudowność wymyślił, skonstruował i zmusił do zwycięskiego współzawodnictwa z ptakami.

Bajka o „latającym dywanie", wszystkie opowieści Juljusza Verne, Wells'a i Umińskiego w kozi róg poprostu zapędza ten fruwający salonik. „Cudowna podróż" Selmy Lagerlöf, czy co...

— — — — — — — — — —

Skosem zrywamy się w samo południe z wód zatoki Puckiej. Zapadają się pod nami fale, ląd wyraźnieje i układa w czarowne kratki, szachownice, kostki. Olbrzymieją obłoki, ku którym pędzimy całą siłą trzech grzmiących motorów, ciągnieni pędem trzech śmig, pracujących tak precyzyjnie, że zdałoby się, największy kataklizm nie jest w stanie wyprowadzić ich z tego systematycznego zacietrzewienia. Tęcze, jakie tworzą ich niewidzialne ramiona, nasuwają entuzjastyczne analogje, jestto tak, powiedzmy, jakby do kabiny naszej zaprzęgły się trzy anioły i wiozły nas w przedsionki nieba.

— — — — — — — — — —

Wzbijamy się nad chmury, — przedziwna architektura niebieska piętrzy się naokół, — tam śnieżysta galerja obiega kopulastą wieżycę, — tam rozsiadł się dumny zamek i powiewa w górze postrzępionemi flagami obłoków. Lecimy wprost na jakiś świetlisty chram. Nie ustępuje z drogi. Rozbijamy go więc! Rozpływa się w pysznych granatach krystalicznych tchnień. Złowrogi, siny cień opływamy chytrze, — widać to ten „gatunek", z którym niedobrze jest się spotkać bezpośrednio w napowietrznych zaułkach. To taki „chmura — bandyta". Znudzony pilot daje szczupaka w gęste zwały, i po chwili mkniemy prawie tuż nad powierzchnią morza.

Co za kąpiel dla oka! Turkus nieba i szmaragd wód, najpiękniejsze zestawienia i najpiękniejsze akordy dwu barw: niebieskiej i zielonej, przetykane zrzadka złotemi nićmi słońca i srebrnemi pian. Nie, to już więcej nie piękne, to NASTRÓJ PIĘKNA, to przepyszna symfonja przyrody, to jej dusza otwiera nam się szeroko, nam, bezczelnym ziemskim przybłędom, uzurpującym sobie prawa — cherubinów!

— — — — — — — — — —

Pięć godzin czasu. Pięć godzin zadumy na najszlachetniejsze tematy.

Płaski, brunatny, siany czerwonemi plamami dachów, — wynurza się jak olbrzym-delfin z odmętów, — Bornholm. I znów wody, wody, wody. Gdzieniegdzie nieśmiało przesuwa się wodnemi koleinami — parowiec, — zostawiając brzydką smugę dymu.

Aż wreszcie, wysuwając daleko w morze macki portów, — wystrzelając z wód setkami wież, zjawia się wizja cichej Kopenhagi.

Zniżony lot — i za moment tniemy łodziami spokojne zwierciadło gładkiego portu.

— — — — — — — — — —

Nie potrafię tego opowiedzieć jak należy. Jestem pełen zachwytu i uważam, że pióro nic tu namalować nie potrafi. Nawet setnej części istotnego wrażenia nie mogę oddać w martwych literach.

Wyrażam zato podziękowanie obydwu uprzejmym dyrektorom „Aerolotu" dr. Rzuchowskiemu i p. Wygardowi zato, że zorganizowali w Polsce coś naprawdę pięknego i nowoczesnego.

O tyle bowiem będziemy dokumentowali światu swoje istnienie, o ile w widomych formach tego istnienia nie ustąpimy ani o krok globowi, ani o minutę nie pozwolimy spóźnić się z zawitaniem do nas najnowszym tworom ogólno-ludzkiego genjuszu.

Myślę więcej, — myślę, że niedługo uskrzydlone i ubrane w ciało myśli nasze i nasz dorobek kulturalny pomkną w świat, by i inni coś o d n a s wzięli!

BENEDYKT HERTZ

JAKŻE BYŁOBY INACZEJ!

Jakieżby w dziejach świata zaszły zmiany,
jak inni byliby mężowie sławni —
gdyby istniały tysiąc lat lub dawniej
aeroplany!

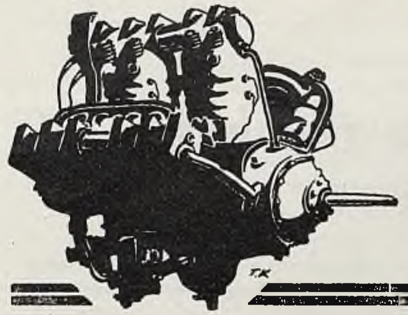
Pomyślcie tylko. Strugi z nieba płyną.
Potop. Hebraje krzyczą: biada, biada!
Na aeroplan tata Noe siada —
leci z rodziną.

Lub ta Helena. — Parys poczuł do niej
afekt i porwał wnet Menelajowi.
Na aeroplan tamten się sadowi
i jazda — goni.

Każdy bohater — nie wątpię dziś o tem —
czy Aleksander Wielki, czy Hannibał,
kto na reklamę wojownika dybał,
byłby pilotem.

A więc pod Wiedeń nasz dzielny Jan Trzeci,
i Gustaw Adolf nad Wisłę i Wartę,
wreszcie do Moskwy wielki Bonaparte —
w powietrzu leci.

Ogół to jednak obchodzi maleńko.
Za to niejeden czuje gorycz w sercu,
że nie miał, stając na ślubnym kobiercu,
aeroplanu pod ręką.



NOWOŚCI W DZIALE TECHNIKI LOTNICZEJ

WITOLD DĄBROWSKI

Samolot bezogonowy Kpt. Hilla

Jak to czytelnicy „Lotu Polskiego" wiedzą już z zamieszczonego w Nr. 7 Listu angielskiego, sensacją Air Pageant, był lot t. zw. „Pterodactyla", dwuosobowej avionetki, pomysłu kpt. G. T. R. Hill'a, zaopatrzonej w silnik Bristol „Cherub" 32 MK.

Przed Hill'em samoloty bez ogona usiłowali konstruować we Francji Arnoult i Carmier. W Niemczech w ostatnich latach szybowce: Espenlaub, Weltensegler, Lippisch, Charlott'a nie posiadały również kadłuba. Napotykano jednak wciąż na trudności natury aerodynamicznej pod względem równowagi aparatu. Kpt. Hill w swym samolocie kwestje te opanował doskonale, osiągając równowagę automatyczną przy najmniejszych nawet szybkościach.

Skrzydło samolotu, o grubym profilu, posiada kształt strzały, o końcach mocno cofniętych w tył. Składa się ono z części środkowej, stanowiącej t. zw. baldachim, dwóch części po bokach tego baldachimu i wreszcie dwóch części ruchomych, będących przedłużeniem i zakończeniem skrzydła. Dwa zastrzały, połączone w kształcie V, podtrzymują każdą połowę skrzydła.

Kadłub samolotu posiada kształt łódki o zredukowanym do minimum oporze czołowym. Siedzenie pilota mieści się przed pasażerem. Z tyłu za pasażerem umieszczony jest silnik Bristol Cherub 32 MK, ze śmigłem pchającem.

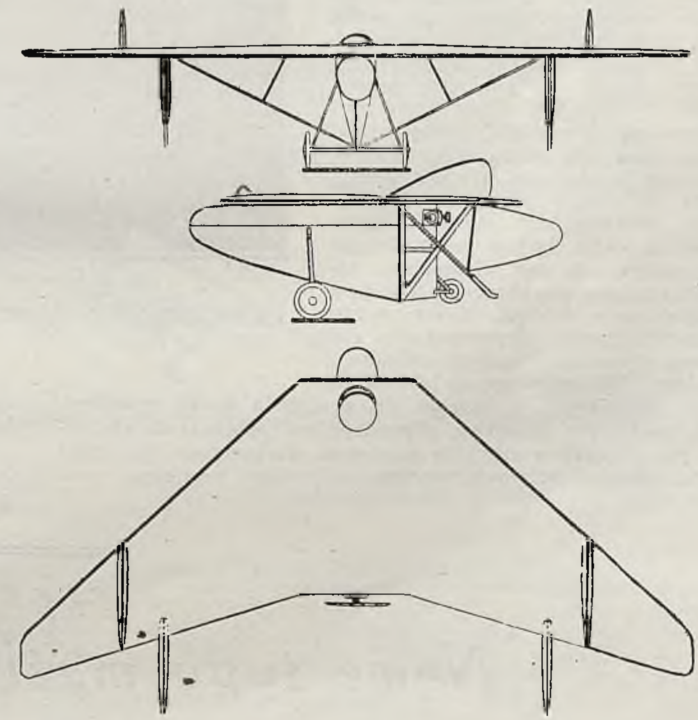
Podwozie normalne dwukołowe, z amortyzacją w kadłubie samolotu. Zamiast ostrogi, znajduje się z tyłu samolotu trzecie koło, obracane przy pomocy steru kierunkowego dla ułatwienia rolowania po ziemi.

Organa sterowania składają się z dwóch lotek na końcach skrzydła, poruszanych jednocześnie w jednym kierunku lub przeciwnie. W pierwszym wypadku pełnią funkcję steru wysokości, w drugim— normalnych lotek. Nad skrzydłami, z każdej strony umieszczony jest trójkątny statecznik pionowy. Stery kierunkowe, po jednym z każdej strony, umieszczone są w punktach przymocowania zastrzałów do podłużnic skrzydła. Od spodu posiadają ochraniacze przed uderzeniem o ziemię. Każdy z tych sterów jest umocowany swobodnie i może się dowolnie ustawiać w locie, nie powodując niepotrzebnych oporów. Przy skrętach odchyla się ten ster tylko, w którą stronę ma być wykonany wiraż. Drugi ster „wisi" swobodnie. Przy lądowaniu, odchylając oba stery jednocześnie, można stworzyć coś w rodzaju hamulca, ułatwiającego lądowanie.

Samolot bezogonowy Kpt. Hilla posiada obok zalet aerodynamicznych trzy ważne zalety praktyczne:

1. Ciężar samolotu przez brak ogona zredukowany jest do połowy.
2. Przez łatwość umieszczenia śmigła z tyłu ogromnie jest rozszerzone pole widzenia i sam lot jest przyjemniejszy.
3. Samolot daje się bardzo łatwo przerobić na wodnopłatowiec.

W przyszłości rozumie się zasada konstrucji tego typu samolotu będzie mogła znaleźć praktyczne zastosowanie przy budowie samolotów normalnych.



Samolot posiada następującą charakterystykę:
Rozpiętość 13 m 72.
Rozpiętość bez lotek 9 m 15.
Powierzchnia nośna 20 m² 50.
Powierzchnia lotek 5 m² 06.
Waga pustego 205 kg.
Waga przy pełnem obciążeniu 375 kg.
Obciążenie m² 18 kg.
Obciążenie 1 MK 11 kg.
Szybkość maximum 112 km/godz.
Szybkość minimum 48 km/godz.

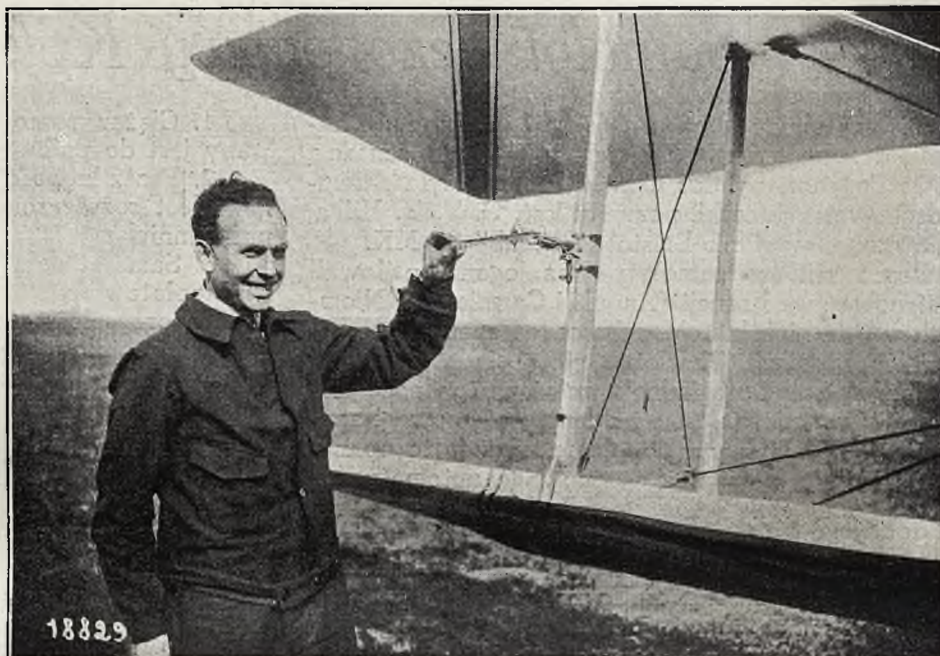
Kpt. Hill cieszy się poparciem Min. Lotnictwa i sam jest pilotem swego aparatu, co daje rękojmię, że pomysł jego nie jest czemś fantastycznem.

Przyrząd zabezpieczający od utraty szybkości systemu Bramson-Savage

Około 40% wszystkich katastrof lotniczych można przypisać utracie przez samolot szybkości, niezbędnej do utrzymania go w powietrzu. Powodem tego bywa zwykle wznoszenie się w górę pod zbyt wielkim kątem i jako skutek pociąga za sobą przejście samolotu w korkociąg Przejście to poprzedzane jest przez stopniową utratę skuteczności działania sterów i lotek i można mu zapobiec jedynie przez natychmiastowe skierowanie samolotu wdół dla nabrania niezbędnej szybkości.

Manewr ten możliwym jest na początku utraty szybkości, gdy stery posiadają jeszcze zdolność reagowania. Wówczas jednak pilot zwykle nie zdaje sobie sprawy z grożącego mu niebezpieczeństwa i z tego względu przyrząd, któryby czuwał wzamian niego i spowodował automatycznie właściwe położenie drążka sterowego — zapobiegnie wielu katastrofom lotniczym.

Jednym z takich przyrządów jest niedawno wynaleziony przez majora Savage i pilota Bramson wskaźnik utraty szybkości. Wyobraźmy sobie małą płytkę poziomą, osadzoną na jednem ramieniu dźwigni, mogącej się obracać naokoło osi poziomej, prostopadłej do linji lotu Przy locie normalnym płytka posiada ujemny kąt natarcia, naciskaną więc jest ku dołowi, przyczem odchylenie jej jest ograniczone. Z chwilą gdy samolot przybiera położenie zbyt strome do góry, wówczas płytka będzie miała dodatni kąt natarcia i pod ciśnieniem powietrza uniesie się, obracając dźwignię. Drugie ramię dźwigni otwiera w tym momencie zawór, dopuszczający ściśnione powietrze do małego cylindra z tłokiem. Tłok ten połączony jest z drążkiem sterowym i, poruszając się, przechyla go ku przodowi, t. j. nadaje mu położenie odpowiadające opuszczaniu się samolotu. Potrzebne ciśnienie powietrza dostarczone jest przez małą pompkę śmigłową, poruszaną prądem powietrza podczas lotu.



PILOT BRAMSON DEMONSTRUJĄCY SWÓJ PRZYRZĄD

Jak widzimy, przyrząd ten, bardzo prosty w pomyśle i budowie, ma również i te zalety, że działa wprost na drążek sterowy oraz że działanie jego jest natychmiastowem, w przeciwieństwie do dotychczasowych systemów, działających zbyt późno lub też w postaci sygnałów optycznych, łatwych do przeoczenia.

Próby wykonane w dniu 3 sierpnia r. b. w Bourget potwierdziły nadzieje wynalazców i wykazały skuteczność i pewność działania przyrządu. **J. K.**

K. GŁĘBICKI

Nowe typy myśliwskie „Spad"

Zakłady Blériot Aéronautique w Suresnes budujące samoloty Spad znane były zawsze z udatnych typów myśliwskich. Podczas wojny S VII i S XIII zyskały sobie sławę. Wokresie powojennym, S. 20 c1, dwumiejscowa pościgówka (biplace de chasse) była jedną z najlepszych maszyn. W ostatnim okresie ukazały się trzy nowe typy myśliwskie S 51 c1 z siln. Gnome Rhône „Jupiter" 420 M.K.; S 61 c1 z Lorraine 450 MK; jego odmianą jest S 61 c5 z Hispano 450 MK.; i wreszcie S 81 c1 z Hispano 300 MK. Ponieważ konstrukcja tych aparatów jest bardzo do siebie podobna, szczegółowiej zajmę się budową S 61 c1, jako myśliwskiego typu armji polskiej. Forma w jakiej go widzimy, powstała z prototypu, różniącego się drobnemi szczegółami oraz umieszczeniem chłodnicy.

Spad 61 c1

Kadłub typu „monocoque" z trzech warstw pasów tulipanowych grubości 2 mm., 2 mm., i 1 mm., dających grubość ścianki 5 mm. Całość oklejona zewnętrznie płótnem. Wzmocnienia z klejonych listew krytych płótnem znajdują się w miejscach, gdzie wbudowane zostaną ramy i instalacje.

Podwozie. Z dwoma ramami, metalową i drewnianą, wbudowanemi na przodzie kadłuba, łączą się na dole krótkie duraluminowe podłużnice, z któremi za pomocą prostych okuć łączą się golenie podwozia, a następnie dolne płaty i części łoża silnika. Przednie golenie podwozia mają charakterystyczny dla Spadów kształt trójkątny. Są puste w środku. Kryte sklejką i płótnem. Tylnie golenie z rur, profilowanych blachą Półośki kół okryte są skrzydełkiem. Całość usztywniona trzema taśmami.

Łoże silnika. Dwie belki drewniane, jednym końcem wbudowane w metalową ramę na przodzie kadłuba, na drugim połączone metalową półksiężycowatą ramą, połączone 8 rurami z ramą kadłuba i przymocowaną do niej podłużnicą, dają mocną i lekką konstrukcję.

Opierzenie. Stateczniki tworzą jedną całość z kadłubem i kryte są warstwą „monocoque" o grubości 2 mm.

i oklejone płótnem. Końce statecznika poziomego są odejmowane dla ułatwienia transportu. Stery o zwykłej konstr. drewnianej, kryte mahoniową sklejką. Wązki pasek z tyłu steru wysokości jest regulowany dzięki 6 ściągaczom z każdej strony. Jego kąt w stosunku do płaszczyzny steru może się zmieniać i zastępuje to niemożność regulacji statecznika.

Skrzydła. Normalna konstrukcja drewniana. Rozmiary płatu górnego są większe od dolnego. Podłużnice ze spruce'u, dusze żeber ze sklejki mahoniowej, jak również górna część płatu od krawędzi natarcia do I podłużnicy. Dolne płaty łączą się z małym skrzydełkiem na dole kadłuba, górne z baldachimem połączonym z kadłubem 4 stojakami. Lotki znajdują się w górnym i dolnym płacie. Płaty połączone są ze sobą jednym stojakiem z każdej strony, który okuciem łączy się z rozpórką między podłużnicami. Te zaś łączą się za pomocą 2 ściągaczy z trójkątnym okuciem na stojaku. Połączenie to jest bardzo proste w regulacji. Płaty usztywnione są 4 taśmami z każdej strony.

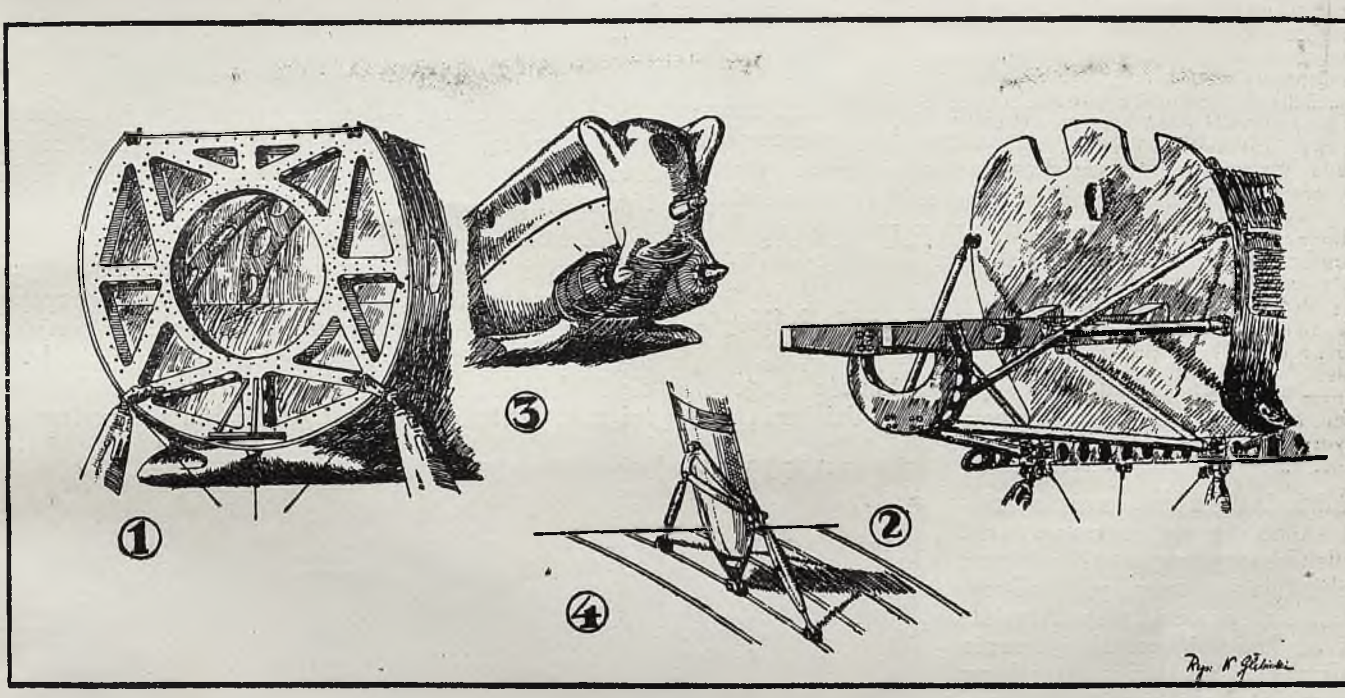
Zbiorniki. 340 l. benzyny znajduje się w jednym zbiorniku, z łatwością wyrzucalnym w razie pożaru, po jego bokach wbudowane są dwa zbiorniki oliwy o pojemności 35 l., połączone z chłodnicami, wystającemi po bokach kadłuba.

Chłodnica na przodzie kadłuba syst. Vincent, śmigło Ratier, 2 karab. masz. Vickers strzelające przez śmigło.

Inne typy

Spad 51 c1 z siln Jupiter 420 MK. różni się niewiele od S 61 c1 co do konstrukcji. Silnik wbudowany jest w metalową ramę na przodzie kadłuba, golenie podwozia metalowe, jak również wewnętrzna konstrukcja skrzydeł. Profil Herbemont Nr. 16 półgruby. Płat górny ma kształt strzały i są w nim umieszczone 2 karabiny maszynowe. Chłodnica do smaru Lemblin znajduje się z prawej strony kadłuba.

Spad 81 c1 różni się od S 61 c1 małemi zmianami w konstrukcji łoża silnika i instalacjach. 2 chłodnice Lemblin, jak również zbiornik, i chłodnica smaru znajduje się pod kadłubem



1) Przednia rama, w którą wbudowany jest silnik w Spadzie S 51 c1.
2) Łoże silnika Spada S 61 c1.
3) Umieszczenie chłodnic w Spadzie S 81 c1.
4) Połączenie stojaka z płatem.

Instalacje wewnętrzne. Wygodny fotel pilota z oparciem, przewidującym umieszczenie spadochronu, ma po obu stronach oparcia pod ręce, w których umieszczone są z lewej strony pompa starteru Viet, z prawej zaś inhalator tlenu, nad nim przełącznik instalacji elektrycznej. Na lewej ściance znajdują się manetki, kontakty i balonik na acetylen dla starteru. Na prawej magneto rozruchowe i butelka z acetylenem. Na tablicy rozdzielczej zegary i przełącznik wczesnego zapłonu. Nad tablicą gaśnik „Béchard", regulacja temp. silnika i wtryskiwacz. Mapnik i chwyty do rakiet sygnalizacyjnych umieszczone są na pudełkach z ładunkami, przed pilotem. Busola nad orczykiem, aparat fotograficzny pod fotelem pilota. Oprócz tego na prawym dolnym płacie znajduje się okucie, do którego przymocować można karabin maszynowy na filmy dla nauki w strzelaniu. Generator, poruszany śmigiełkiem, umieszczony jest pod lewym płatem dolnym. Kierownice połączone ze sterami podwójnemi linkami, z lotkami zaś znanym sztywnym Spadowskim systemem.

Zestawienie wymiarów:

Typ	Silnik	Rozp. m.	Pow. m.²	Ciężar aparatu kg	Ciężar w locie kg	Obciążenie na HP kg	Obciążenie na m.² kg	Szybkość km/g	Pułap m
S.51 c1	Gnome Rhône Jupiter 420	9,47	26	791,5	1279	3	52,5	230	9000
S.61 c1	Lorraine 450	9,61	30	1012,5	1522,5	3,4	50,7	230	7500
S 61 c5	Hispano 450	9,61	30	1098	1636	3,2	54,5	—	—
S 81 c1	Hispano 300	9,61	30	839	1259	4,19	41,9	220	7000

„Tydzień Lotniczy" to doroczny egzamin uświadomienia obywatelskiego!



WRAŻENIA Z MANEWRÓW

W nocy z 17 na 18 września w okolicach Rembertowa odbyły się niezwykle interesujące ćwiczenia wojskowe, w których wzięli udział specjalnie zaproszeni przedstawiciele Ligi Obrony Powietrznej Państwa z pp.: sędzią Falkiewiczem oraz inż. Słomińskim z Zarządu Głównego L. O. P. P. na czele.

„Lot Polski" reprezentowali pp.: red. Relidzyński i adm. Dąbrowski.

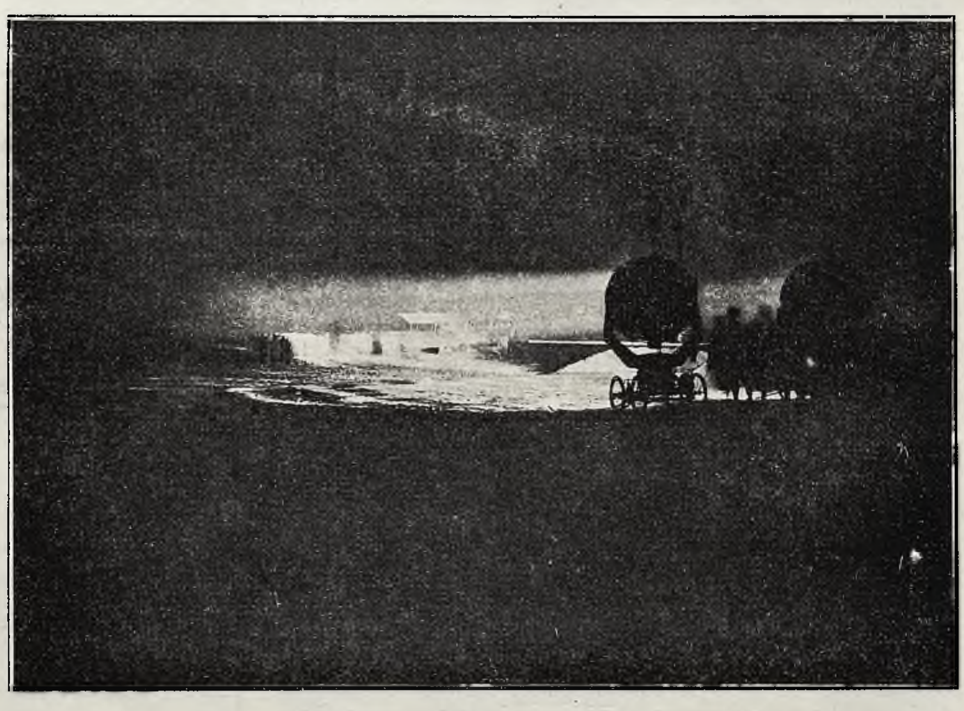
Ćwiczenia rozpoczęły się punktualnie o godz. 3-ej w nocy efektowną demonstracją działania reflektorów, które, na alarm przy pomocy rakiet, olbrzymiemi smugami światła, zwróconemi w kierunku podawanym przez aparat podsłuchowy, wyszukiwały na niebie nadlatujący pod osłoną ciemności samolot „nieprzyjacielski". Samolot został wreszcie wykryty i rzęsiście ostrzelany przez artylerję zenitową, broniącą stolicy. Moment, kiedy w mroku nocy na tle pochmurnego nieba, w skrzyżowaniu gigantycznych snopów promieni, błysnął skrzydłami, niczem ptak srebrzysty, „schwytany" samolot, godny był zaprawdę pióra wielkiego poety, czy pędzla wielkiego malarza!

Zakończył tę część manewrów ogień zaporowy artylerji. Niestety, paskudne chmury sprawiły, że najbardziej interesujący fragment, t. j. rozpryski pocisków, przepadł dla oka.

W dalszym ciągu, o szarym świcie, zademonstrowano atak „eskadry nieprzyjacielskiej" na fabrykę amunicyjną „Pocisk". Ujrzeliśmy oczyma profanów działanie zasłon dymnych, które w ciągu kilku minut spowiły cały teren tumanem gęstej mgły. Nie zważając na tę przeszkodę, dzielni nasi lotnicy zanurzali się w mgłę, niczem szczupaki w wodę, przelatywali, jak potworne, niewidzialne smoki, imitując rakietami rzucanie bomb, nawzajem siarczyście ostrzeliwani z ziemi.

Kto zwyciężył — trudno powiedzieć. „Zenitowcy" twierdzą, że eskadra była gładko zestrzelona, lotnicy — że z bombardowanych przez nich objektów nie został kamień na kamieniu...

Z kolei, — tymczasem rozedniało — obejrzawszy po drodze wielkie reflektory oraz nadzwyczaj ciekawy aparat podsłuchowy, których precyzyjne działanie mieliśmy możność stwierdzić w pierwszej części ćwiczeń, udaliśmy się na „pozycję" dwóch ciężkich dział zenitowych. Dla uczczenia miłych gości z L. O. P. P. baterja oddała kilka strzałów pokazowych, dowódca zaś sprezentował zbliska swoje pupilki, z których każda waży 8 ton...



LOT NOCNY

Bohaterem dnia jednak był niewątpliwie czołg, który wypełzł nagle niewiadomo skąd, niczem potworny gad. Zaopatrzony w aparat do zadymiania terenu, naprzód z wściekłością wyrzucił z dwóch ziejących paszcz straszliwe pióropusze dymu, które przesłoniły wszystko i wszystkich. Następnie uspo-

koił się i, grzecznie zaprzęgnięty do jednego z potężnych dział, chociaż koła armaty, niezadowolonej widocznie z przeprowadzki, stawiały opór i zarywały się po osie w ziemię, — pociągnął oporną, zdobytą na Niemcach Bertę, po nierównej, bagnistej grudzie, lekko, jakby w skocznym mazurze.

Widok to był nad widoki, że osłupiał nawet zajadle filmujący ten moment aparat kinematograficzny „Centro-Filmu", który widział już dziw niejeden...

Była już siódma rano. Po nieprzespanej nocy zamróz łaził po kościach i świat przedstawiał się szaro. Niejeden z „cywilów", chociaż nadrabiał miną, żałosnym swoim wyglądem przypominał nieboszczyka Piotrowina i skrycie poziewał, marząc o ciepłem łóżku. Pewien wybitny członek Ligi — nomina sunt odiosa — szczękając zębami, wzdychał, że, jak jest abstynentem, oddałby w tej chwili królestwo za kieliszek alkoholu. Głos ten nie był „głosem wołającego na puszczy". Nagle bowiem z grona gościnnych artylerzystów wyłoniła się jakaś poczciwa, wąsata dusza oficerska z butelką wódki pod pachą. Znalazło się też pudło apetycznych przekąsek, słowem... nie, tego nie oddadzą żadne słowa!

Pokrzepieni więc na ciele, z miłem ciepłem w żołądku i znacznie różowszym światopoglądem w duszy, zapakowani z powrotem do naszych samochodów, udaliśmy się pod wojskową komendą na inną „pozycję", gdzie przyczajone działa, karabiny maszynowe i zasłony dymne oczekiwały nalotu „eskadry nieprzyjacielskiej".

Jakoż eskadra nadleciała i znów rozgorzała emocjonująca walka przy akompanjamencie jazgotania karabinów maszynowych, ryku dział, wśród sztucznej mgły, w której uwijały się upiorne sylwetki w maskach gazowych.

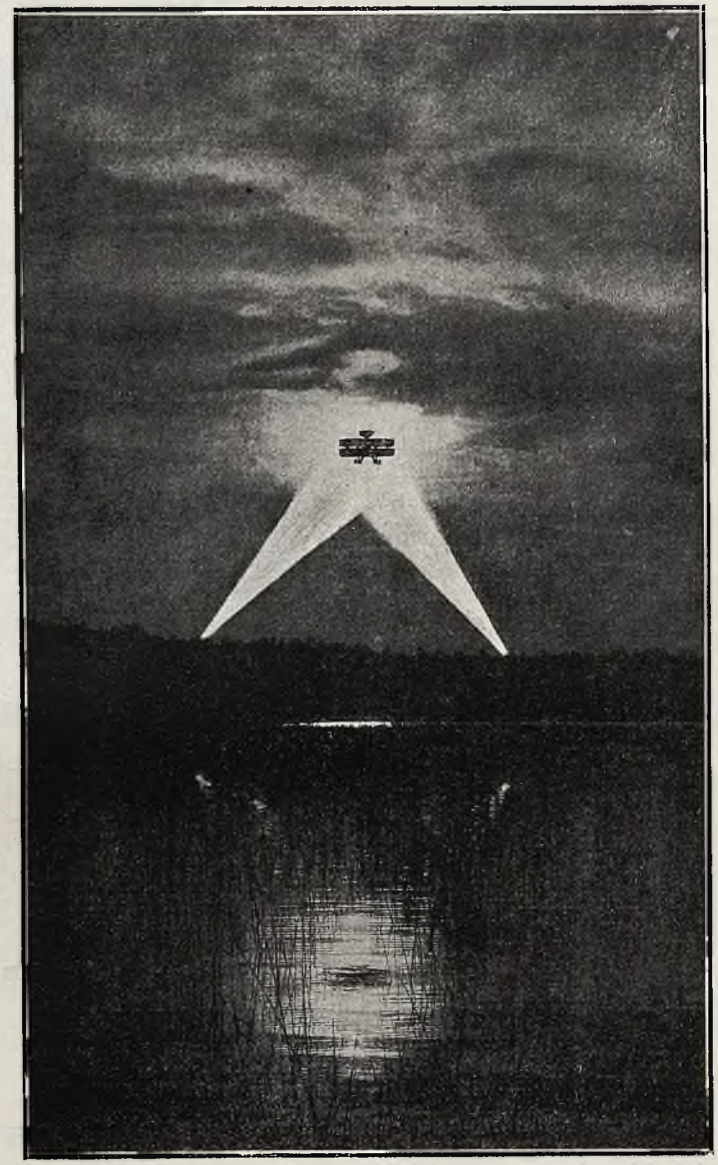
Nasyciwszy się brawurą i zręcznością śmiałych lotników, którzy w efektownych ewolucjach, na kształt drapieżnych jastrzębi, spadali na atakowane cele, — mieliśmy możność na zakończenie manewrów podziwiać precyzyjność strzałów naszej artylerji i karabinów maszynowych w strzelaniu do puszczanych z ziemi balonów.

Kto był górą: lotnictwo czy artylerja zenitowa — znów trudno jest powiedzieć. Lotnicy, jak wiadomo, patrzą krzywo na zenitowców, zenitowcy — na lotników.

Jedni drugich mają za nic; jedni drugich, w swojem przekonaniu, starli wówczas z powierzchni ziemi. Ot, zwyczajnie jak w wojsku! Szlachetna rywalizacja broni.

Co do nas, skromnych widzów, to sądzimy, że będziemy najbliżsi prawdy, twierdząc, że jedna broń warta jest drugiej; że zarówno nasi lotnicy, jak i artylerzyści zenitowi pracują wytrwale, doskonalą się i, jakby przyszło co do czego, to staną niewątpliwie na wysokości zadania, pierwsi broniąc zwycięsko polskiego nieba, drudzy — polskiej ziemi...

Daj więc, Boże, zdrowie jednym i drugim na sławę Ojczyzny i dzięki za to niezapomniane, krzepiące



CHWYTANIE SAMOLOTU W ŚWIATŁA REFLEKTORÓW

serce widowisko, które danem nam było oglądać, w którem symboliczny niejako udział przedstawicieli L. O. P. P. umocnił jeszcze węzły łączące Ligę Obrony Powietrznej Państwa z naszą dzielną armją, w szczególności — z naszem lotnictwem!

Rel.

Warszawa — Tokio — Warszawa

22,600 km w 121 godz. 16 min.

Doleciał!...

Choć, zdawało się, sprzęgły się przeciw niemu żywioły, choć groźne tajfuny i huragany urągały jego śmiałym zamiarom, a wreszcie wicher sybirski złamał skrzydło i śmigło historycznego już dziś Bregueta 19, — niesiony na skrzydłach polskiej brawury i polskiego męstwa, kpt. Bolesław Orliński w towarzystwie dzielnego mechanika, st. sierż. Leona Kubiaka, pokonał zwycięsko wszystkie przeciwności i w sobotę dn. 25 września o godz. 14 m. 23 zleciał na lotnisko mokotowskie, kończąc szczęśliwie swój gigantyczny 22,600-kilometrowy raid Warszawa—Tokio — Warszawa.

Warunki atmosferyczne, które zmusiły do przerwania lotu i powrotu do domu koleją słynnego asa francuskiego, kpt. Pelletier d'Oisy, nie odstraszyły polskiego junaka, — triumf też kpt. Orlińskiego jest niepodzielny i stawia go w pierwszy szereg asów lotniczych światowej sławy.

Niebogata jest nasza Polska, nie mogła też przyjąć i obdarzyć swego bohatera tak, jak choćby niedawno po królewsku witała i obdarzyła Italja swego znakomitego syna, markiza de Pinedo.



KPT. BOLESŁAW ORLIŃSKI

Atoli czoło kpt. Orlińskiego zdobi laur cenniejszy ponad wszystkie blaski: laur niewiędnący wdzięczności Ojczyzny, dumnego poczucia, że jest jednym z nielicznych dotąd Polaków, którym dane było imię Polski w świetnej aureoli zwycięskiego czynu ponieść za siedm gór i mórz, poprzez dwie części świata.

Cześć bohaterowi!

Mówiąc o triumfie kpt. Orlińskiego, nie można nie wspomnieć o zasłudze Ligi Obrony Powietrznej Państwa, która lot jego subsydjowała, dobrze przysłużywszy się tym ofiarnym gestem Ojczyźnie.

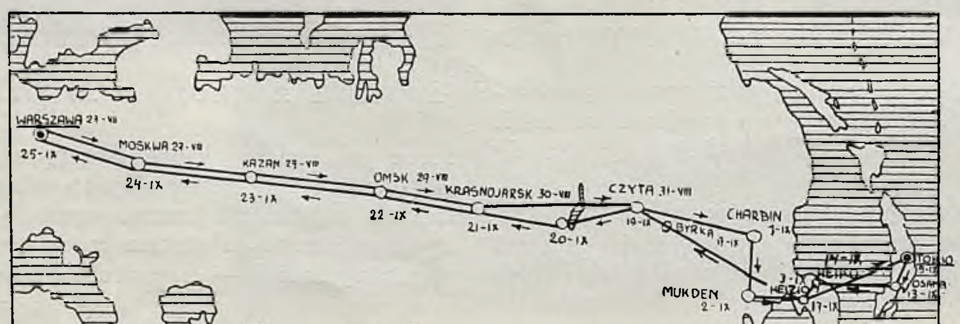
Krótka kronika powrotnego lotu kpt. Orlińskiego, którą podajemy, zanim będziemy mieli sposobność powrócić do niego w formie obszerniejszej — mówi więcej niż najdłuższy opis.

Mówi o dokonaniu, które zwie się CZYN; mówi o tajemnicy powodzenia, której imię — WOLA!

J. R.

Kronika lotu

W dniu 11 września, po pięciodniowym pobycie w Tokio, kpt. Orliński z mechanikiem Kubiakiem wyruszyli w powrotną drogę, mając zamiar przebyć etap Tokio-Heidżio. Mgła i deszcze uniemożliwiły lot i zmusiły kpt. Orlińskiego do powrotu do Osaki. W dniu tym przebyli oni 500 km. zużywając 11 godzin. Warunki atmosferyczne zatrzymały lotników naszych przez następny dzień w Osaka. Dnia 13 września przelecieli oni dystans Osaka-Heiko — 1100 km. w ciągu 9 godz. 50 min. i lądowali w górach na małej polance. Nazajutrz nastąpił odlot w kierunku Mukdenu, jednakże niezwykłej siły tajfun zmusił kpt. Orlińskiego do zatrzymania się już w Heidżio, po przebyciu 140 km. w ciągu 40 minut. Wyznaczonym na następny dzień celem była Czyta, jednakże wskutek pęknięcia rurki dopływowej do oliwy, nastąpiło przymusowe lądowanie na st. Mandżurja, po przelocie 1650 km w ciągu 9 godz. 20 m. Jak się później okazało, wskutek niedooliwienia silnika, niektóre panewki wytopiły się częściowo i zanieczyściły smar. To też nazajutrz kpt. Orliński, przeleciawszy 180 km w ciągu 1 godz. 30 m. pod silny wiatr, zmuszony był wskutek defektu silnika i braku oliwy lądować w Byrce. Tu samolot, pozostawiony na powietrzu, został porwany przez wichurę, która złamała lewe skrzydło i śmigło



Kpt.Orliński przystąpił ze swym niestrudzonym towarzyszem do reperacji. Reperacja ta polegała na obcięciu złamanej części lewego dolnego płata i zdarciu z prawego takiej samej powierzchni płótna. Ogólna powierzchnia nośna zmniejszoną została w ten sposób około 5 m². Śmigło naprawiono drutem, poczem nazajutrz ruszono do Czyty, przebywając 280 km w 1 godz. 30 m.

Dalsze etapy, szczęśliwie już bez żadnych wydarzeń kształtowały się w sposób następujący:

20 września	Czyta—Irkuck	700 km	w ciągu	5 g.	
21 „	Irkuck—Krasnojarsk	900 „	„	5 „	30 m.
22 „	Krasnojarsk—Omsk	1300 „	„	9 „	20 „
23 „	Omsk—Kazań	1600 „	„	8 „	30 „
24 „	Kazań—Moskwa	750 „	„	4 „	
25 „	Moskwa—Warszawa	1150 „	„	6 „	

Ogólny dystans raidu wynosił 22600 km, które przebyte zostały w ciągu 121 godz. 16 minut.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. p. dr. Bronisław Potocki

Komitet bydgoski L. O. P. P., a wraz z nim cała Liga Obrony Powietrznej Państwa poniosły dotkliwą, niepowetowaną stratę.

W dniu 14 września zmarł nagle na udar mózgu w kancelarji swojej w Bydgoszczy wybitny członek palestry miejscowej, zasłużony prezes tamt. Komitetu L. O. P. P., dr. Bronisław P o t o c k i.

Ś. p. Zmarły był jednym z najbardziej czynnych działaczów Ligi. Kierując znakomicie Komitetem bydgoskim L. O. P. P., który dzięki Niemu wybił się na czoło Komitetów Powiatowych, dr. Potocki całą swoją energję skupił na doniosłej sprawie przygotowania personelu lotniczego. Jego to inicjatywie zawdzięczają swe powstanie naprzód wieczorowe kursa dla pomocników mechaników lotniczych przy Szkole Przemysłowej, później Cywilna Szkoła Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy.

Praca dla Ligi, która była treścią życia ś. p. Zmarłego, nie wyczerpywała jednak do cna zasobów Jego wielkiej energji i wielkiego serca. Nie było posterunku pracy obywatelskiej, na którymby się nie zaznaczył żywy i owocny współudział d-ra Potockiego. Pracuje więc w Zarządzie Koła Przyjaciół Internatu Kresowego, inicjuje „fundusz dla pozostałych po poległych lotnikach", tworzy przy Komitecie bydgoskim specjalny fundusz stypendjalny dla popierania rodzimych wynalazków w dziedzinie lotnictwa, czynny jest w Komitecie Obywatelskim pomocy dla bezrobotnych.

Mało tego. Bierze żywy udział w życiu kulturalnem miasta, jako członek Towarzvstwa Miłośników m. Bydgoszczy. Interesuje się sprawą praktycznego zużytkowania wieży Bismarcka oraz budową pomnika Sienkiewicza.

Wszędzie jest czynny, wszystek swój czas poświęca pracy dla społeczeństwa i umiłowanej Ojczyzny, każde zbożne dzieło znajduje w Nim poparcie, zarówno moralne, jak i materjalne.

To też kiedy śmierć nieubłagana zabrała Go przedwcześnie od umiłowanego warsztatu pracy, trumnie ś. p. d-ra Bronisława Potockiego towarzyszy żal powszechny, przedewszystkiem — osieroconej Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Cześć pamięci prawego Polaka, wzorowego obywatela, zasłużonego członka L. O. P. P.!

Katastrofa w Kbely

Lotnisko Kbely pod Pragą w dniu 24 września b. r. było widownią strasznej katastrofy lotniczej.

W dniu tym wojskowa eskadra jugosłowiańska w sile 5 samolotów, odbywająca raid okrężny Białogród — Praga — Warszawa — Bukareszt — Białogród, sposobiła się właśnie do odlotu do Warszawy. Eskadrze jugosłowiańskiej miał towarzyszyć do granicy polskiej znany lotnik czeski, kapitan sztabu K o s t r b a, którego przed kilku miesiącami gościliśmy w Warszawie i który po nawiązaniu kontaktu z L. O. P. P. pracował z oddaniem na polu zbliżenia lotniczego polsko-czeskiego.

Podczas startu aparat kpt. Kostrby, wykonując wiraż, zderzył się z usiłującym daremnie go przeskoczyć samolotem jugosłowiańskim, pilotowanym przez por. N e g o v a n a, a wiozącym dowódcę eskadry, mjr. J u g o v i c a.

Aparaty runęły na ziemię strzaskane. Wszyscy trzej lotnicy zginęli. Ponadto ranni zostali dwaj mechanicy. Stało się to w oczach tysiącznych tłumów, owacyjnie żegnających lotników jugosłowiańskich.

Dzielna eskadra jugosłowiańska, teraz już tylko w sile 4 samolotów, zniósłszy się telegraficznie z Białogrodem, kontynuowała swój lot do Warszawy i w dniu 26 września zawitała do naszej stolicy, serdecznie witana i gościnnie przyjmowana przez naszych lotników wojskowych.

Boleśnie dotkniętemu katastrofą w Kbely, bratniemu lotnictwu jugosłowiańskiemu i czesko-słowackiemu redakcja „Lotu Polskiego" śle wyrazy gorącego współczucia.

BELLEN

Dolegliwości i higjena lotnika

II.

Gdy na Międzynarodowym Kongresie Lotniczym, który odbył się w Londynie w roku 1923 rozpatrywano wypadki katastrof, zdarzających się w lotnictwie, ogół obecnych zgodził się zupełnie na twierdzenie ppłk. d-ra Anastasiu (Rumunja) że:

„Dane, jakie dotąd zebraliśmy, wykazujące cyfry wypadków, udowodniły nam, że w niektórych państwach ilość wypadków wzmogła się znacznie wraz z silniejszym popędem do lotnictwa; wszystko zdaje się wskazywać, że są one spowodowane nietylko wadami aparatów, zaskoczeniem pilota nagłą burzą i t. p., lecz i złem pilotowaniem. To ostatnie istnieje li tylko skutkiem niedostatecznego badania lekarskiego, tak wstępnego jak i późniejszego, perjodycznego".

Na tymże kongresie przyjętą została propozycja gen. Munro (Anglja), że warunki, stawiane przy wstępnych badaniach kandydatów do szkół pilotów, powinny być następujące: nie przekroczenie 35 lat życia, zdrowotność serca, uszu, oczu, nerek i płuc oraz wykazanie kompletnej równowagi systemu nerwowego.

Przystąpimy teraz do rozpatrzenia szczegółowo tych warunków.

W i e k. Kwestja ta była długi czas gorąco dyskutowana. Młodzi piloci mają bezwzględnie organizm lepiej funkcjonujący i odporniejszy, tak pod względem fizycznym, jak nerwowym, od ludzi starszych. Zdarzają się jednak często wypadki, że człowiek, żyjący higjenicznie, pomimo czterdziestu lat wieku, daleko lepiej odpowiada warunkom zdrowia, niż wielu młodszych od niego. Po długich sporach zgodzili się lekarze nie przyjmować do lotnictwa kandydatów powyżej 35 lat; jako górną granicę wieku wykonywania zawodu pilota ustalono 55 rok życia. Rezolucja powyższa została wprowadzoną w życie niemal we wszystkich państwach.

S e r c e. Nie rozwodząc się nad powszechnie znaną rolą serca w organizmie, zaznaczyć trzeba, że najpoważniejsze zaburzenia, t. j. anormalne ciśnienie krwi, wywołane długiemi i uciążliwemi lotami, będą tem mniej dotkliwe, im serce będzie zdrowsze. Prócz tego, zachodzi u pilota poważna potrzeba utrzymania normalnego krążenia krwi ze względu na konieczność zachowania organizmu w odpowiedniej temperaturze.

U s z y. Dobry słuch jest niezbędny dla lotnika, ze względu na potrzebę wyróżnienia każdej zmiany w warkocie silnika. Prócz tego uszy np. sklerotyczne, skutkiem tego, że tkanki ich straciły elastyczność, odczuwają boleśniej zmiany ciśnienia powietrza i krwi.

O c z y. Dla lotnika niezbędnym jest dobry wzrok, a więc zdolność odróżniania kolorów, szybkiej oceny odległości i akomodacji soczewki. Dużo wypadków rozbicia się samolotów było spowodowanych daltonizmem, astygmatyzmem i t. p. anomaljami oczu pilota.

N e r k i. Wiadomem jest, że na wielkich wysokościach powietrze jest coraz uboższe w tlen; utlenianie krwi staje się utrudnione. Krew niedostatecznie pozbywa się czynników dla organizmu szkodliwych. Stąd więc wysuwa się potrzeba większej pracy dla nerek. Chore nerki nie mogą dobrze wypełniać tego zadania, rezultatem zaś są bóle głowy i zaburzenia wzrokowe.

U ludzi używających morfiny, kokainy i t. p. oraz mających choroby weneryczne, nerki są mało odporne i źle funkcjonują.

P ł u c a. Normalne ich działanie koniecznem jest dla prawidłowego utleniania krwi i wogóle do zwiększenia odporności organizmu. Ludzie, dotknięci gruźlicą, astmą, mający zrosty po przebytem zapaleniu opłucnej oraz poważniejsze blizny skutkiem przestrzałów, już na wysokości 2.000 mtr. nie są w stanie dobrze pracować.

S y s t e m n e r w o w y. Ponieważ stanowi on aparat kierujący naszemi ruchami i funkcjami, przyjmuje wrażenia słuchowe, wzrokowe, dotykowe i t. d., konieczność jego zdrowotności jest rzeczą jasną.

W ścisłej zależności od niego jest także tak zwana „z d o l n o ś ć d o l o t u". Pilot powinien czuć się dobrze w przestworzach i posiadać zdolność szybkiego reagowania. Zdolność ta może być wrodzona lub nabyta. Polega ona na szybkiem przesyłaniu wrażenia do mózgu, gdzie musi nastąpić szybka ocena jego i jeszcze szybsze zareagowanie na to wrażenie zapomocą nerwów, mięśni i stawów.

Badając funkcjonowanie systemu nerwowego, zainteresowano się od niedawna czasem trwania reakcji psycho-motorowych na wrażenia zmysłowe (wzroku, słuchu i dotyku) oraz wpływem różnych emocyj na rytm krwiobiegu i oddechu u pilota.

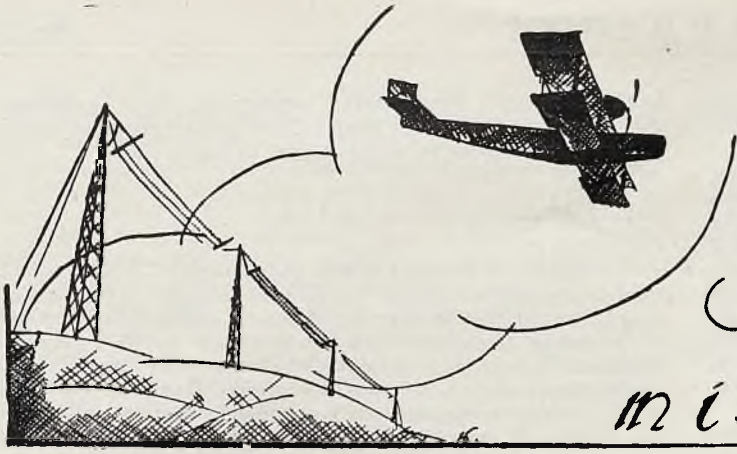
R e a k c j e p s y c h o - m o t o r o w e mogą być znacznie opóźnione: okres czasu dla opóźnionych reakcyj wzrokowych waha się przeważnie między 25 — 28 setnych sekundy zamiast normalnych 17 — 20 setnych; dla opóźnionych słuchowych i dotykowych 20 — 30 setnych sekundy zamiast 13 — 15 setnych.

Powyższe doświadczenia oddają duże korzyści głównie przy badaniu osobników wykazujących przemęczenie nerwowe; w takich wypadkach kontrola stanu systemu nerwowego pilota jest rzeczą łatwą.

Prócz powyższych bardzo interesującem jest też badanie specjalnym przyrządem (konstrukcji prof. Broca) z m i a n r e a k c j i r ó w n o w a g i. Z pośród badanych jedni wykazują znaczne opóźnienia, drudzy zaś zupełnie błędne orjentowanie się w zmianach położenia. Doświadczenie to wchodzi zazwyczaj w skład badań wstępnych.

Ciężkie choroby chroniczne nie mogą być u lotnika tolerowane.

Dziś już, w celu ułatwienia dokładnych badań, dużo państw zachodnich posiada laboratorja, bogato wyposażone w odpowiednie przyrządy i prowadzone przez specjalistów. Najlepiej postawionym jest „Instytut Medycyny Aeronautycznej", znajdujący się we Francji przy lotnisku w Bourget (zaczątek tego zakładu powstał w latach 1917—1918 w St. Cyr, poczem został przeniesiony do Bourget, gdzie go rozwinięto) Posiada on prócz laboratorjum psycho-metrycznego, fizjologicznego i bakterjologicznego, jedyny istniejący w Europie specjalny cylinder o przekroju 3 mtr. i długości 5 mtr., zaopatrzony w maszyny do zwiększania i zmniejszania ciśnienia powietrza, ochładzania i ogrzewania temperatury w jego wnętrzu oraz fotel Broca do badania równowagi, elektrokardjograf, chronometr d'Arsonval'a do notowania czasu trwania reakcji i wrażeń zmysłowych, aparat Pachona do mierzenia ciśnienia krwi i t. p. Tak urządzony cylinder, daje możność skrupulatnego badania funkcjonowania danego organizmu w okolicznościach odpowiednich warunkom rzeczywistego lotu. (D. n.).



Kronika międzynarodowa

ANGLJA.

Pierwszy na świecie aerogaraż dla prywatnych sasamolotów został otwarty na lotnisku Stag Lane, należącem do zakładów lotniczych „De Havilland Aircraft Co."; aerogaraż obliczony jest na sześć samolotów małej mocy, typu „Moth", posiada boksy, stację benzynową i do smarów, podręczny warsztat i t. d. Opłata miesięczna od samolotu wynosi 4 funty szterl. Aerogaraż cieszy się takiem powodzeniem, że zakłady przystępują do poważniejszego rozszerzenia zabudowań.

Lotnictwo cywilne. Z wydanego niedawno przez Dyrekcję Lotnictwa Cywilnego przy Ministerjum Żeglugi Powietrznej „Rocznego Raportu o postępach lotnictwa cywilnego za czas od 1 kwietnia 1925 r. do 31 marca 1926 r." zaczerpujemy kilka ciekawych cyfr.

Flota „Imperial Airways Ltd.", potężnego przedsiębiorstwa lotniczego, które jedyne korzysta z subsydjów państwowych składa się z 14 samolotów, obliczonych na 178 pasażerów, o ogólnej mocy 10.999 MK. W ubiegłym roku sprawozdawczym liczba miejsc pasażerskich wynosiła 119, moc silników 6825 MK.

W dziedzinie sterowców raport komunikuje, że budowa „R 101" i „R 100" postępuje naprzód. W Cardington i na bazie egipskiej kończy się konstrukcja masztów kotwicznych, ponadto ukończono w Cardington hangar długości 240 m.

Raport podkreśla, że w okresie sprawozdawczym nie było żadnego wypadku z samolotem angielskim, notuje natomiast katastrofę z francuskim samolotem.

Ruch pasażerski zwiększył się wprawdzie z 13.478 (cyfra zeszłoroczna) do 14.675 w roku sprawozdawczym, natomiast z ogólnej ilości przewiezionych pasażerów przypada na angielskie towarzystwo 52%, podczas kiedy w roku 1920 udział Anglji wynosił 92%, w 1923/4 — 79%, zaś w ubiegłym — 58%.

Przeciętna regularność lotów wynosiła 93%, najniższa była w styczniu 1926 — 80%, najwyższa w kwietniu i czerwcu 1925 r. — 98%. Ilość przymusowych lądowań stanowiła 5% lotów.

Lot Cobhama do Australji. Jak donosiliśmy w zeszłym numerze „Lotu Polskiego", Cobham 29 sierpnia wyleciał z Melbourne. W dniu 31 sierpnia stanął w Port Darwin, gdzie zaopatrzył swój samolot w pływaki i 4 września odleciał dalej; w dniu 6 września był na wyspie Banka, nazajutrz przyleciał do Singapore, zaś 8-go wyruszył do Rangun. Przez kilka dni brakło o nim wiadomości, co bardzo zaniepokoiło opinję publiczną; okazało się jednak, że obawy były płonne, musiał on wskutek szalonej burzy lądować na wybrzeżu Siamu, w miejscowości, nie posiadającej telegrafu. Dopiero w dniu 15 września dotarł on do Rangun, 18-go był w Akyab, zaś nazajutrz wyruszył w kierunku Kalkuty.

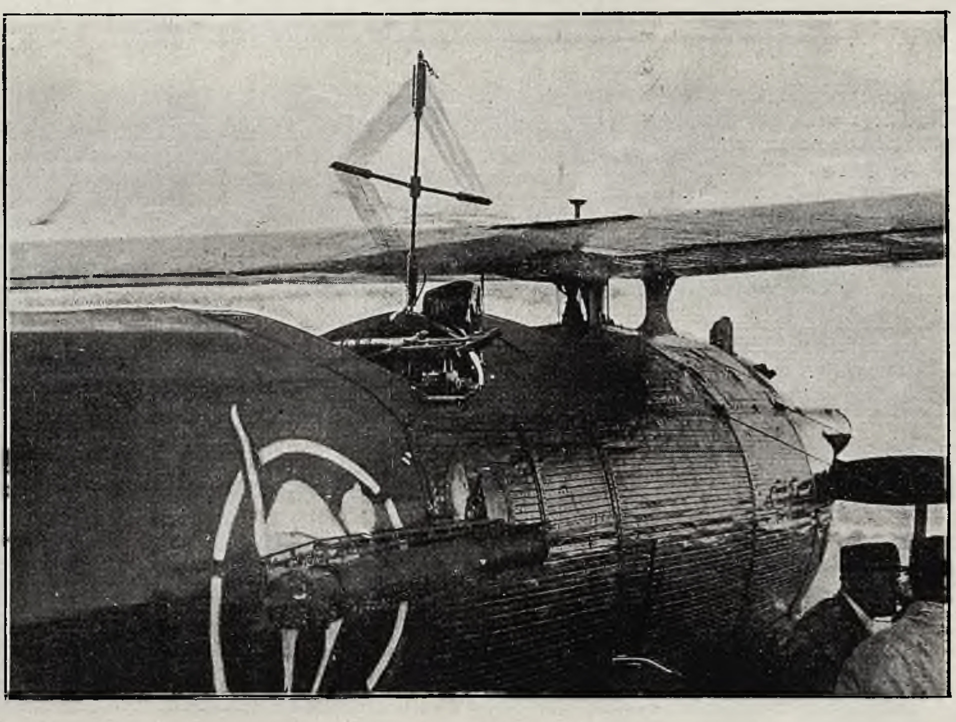
BELGJA.

Pierwszy silnik lotniczy zbudowany został niedawno w Belgji przez znaną fabrykę samochodów „Minerva" w Antwerpji. Posiada on 8 cylindrów bez zaworów, średnicy 100 mm, skoku 150 mm, przy 1600 obrotów posiada moc 140 MK, waży z osią śmigła 225 kg.

CZECHOSŁOWACJA.

Nowy sukces lotnictwa czeskiego. Znany i nam w Warszawie lotnik czeski, por. Jira, wyruszywszy 31 sierpnia o godz. 4.50 z Pragi czeskiej. przybył o 11.20 nad lotnisko Le Bourget; nie lądując, odleciał z powrotem do Pragi, dokąd przybył o 18.33. Lot ten — 1900 km. w ciągu 13 godz. 43 min., — dokonany został na jednopłatowcu Avia B. H. 9 z silnikiem Walter 60 MK. Samolot ten tylko w drobnych szczegółach różni się od znanego i wsławionego ze zwycięstwa na konkursie w Orly, typu B. H. 11. Z 250 kg benzyny, które samolot zabrał z sobą, zużyte zostało w locie tylko 198 kg, jak widzimy więc, zasięg jego wynosi około 2300 km, co na samolocik turystyczny jest cyfrą imponującą.

Z RAIDU RADIOGONIOMETRYCZNEGO



ANTENA RADIOGONIOMETRYCZNA UMIESZCZONA NA SAMOLOCIE

FRANCJA.

Radjogoniometryczny raid. W sprawie zwiększenia bezpieczeństwa lotu, dokonany został ostatnio wielki krok naprzód. Oto w dniu 9 września wyruszyli z lotniska Le Bourget o godz. 19.25 por. Girardot i Cormillon na samolocie Bréguet 19 A2 z silnikiem Lorraine-Dietrich 450 MK w zamiarze przebycia w ciągu nocy przestrzeni 2100 km. Paryż—Rabat. Samolot zaopatrzony został w normalną stację radio-

wą oraz antenę kierunkowo-odbiorczą. Kierując się tylko sygnałami stacyj radiowych w: Viry-Chatillon, Bordeaux, Tuluzie, Algierze i Casablanca, które samolot wywoływał sygnałami Morse'a na falach 650 m i od których otrzymywał odpowiedzi radiotelefoniczne na fali 1400 m, lotnicy nasi przybyli do Rabatu o godz. 7 rano dnia 10 września, lecąc zatem z przeciętną szybkością 185 km/godz. Raid ten, aczkolwiek dziś już ani odległością, ani szybkością nam nie imponujący, dowiódł jednak, że nawigacja powietrzna przy pomocy radiogoniometrji nie przedstawia żadnych specjalnych trudności. Z lotu tego wynika, że największy wróg lotnika: mgła — nie jest już niebezpieczną, ponieważ i nie widząc ziemi, może się on dokładnie orjentować.

Rekord długości lotu znowu został pobity! Jak wspominaliśmy, cały szereg lotników francuskich ubiegał i ubiega się o ustalenie rekordu długości lotu bez lądowania. Między innymi por. Challe i szwagier jego kpt. Weiser wylecieli na samolocie Bréguet XIX z silnikiem Farman 500 MK w dniu 24 sierpnia, w kierunku zatoki Perskiej, jednakże nad azjatyckim brzegiem morza Czarnego napotkali na tak silną burzę, że musieli zawrócić. Wylądowawszy w Bukareszcie, powrócili nazajutrz do Paryża, nie rezygnując ze swego zamiaru. Długo nie dali na siebie czekać, bo oto już 31 sierpnia na tymże samolocie wylecieli z Le Bourget, nazajutrz zaś nadeszła depesza do Aeroklubu Francji z Bender-Abbas (portu w zatoce Perskiej) treści następującej: „Przybyliśmy szczęśliwie do Bender-Abbas, opóźnieni wskutek złej pogody w nocy. Lądowaliśmy, mając wyczerpane zbiorniki benzyny. Mamy zamiar wracać pojutrze". Przestrzeń, którą dzielni lotnicy przebyli, wynosi w linji powietrznej 5170 km, tem samem rekord Girier-Dordilly 4715 km, prędzej, niż się można było spodziewać, został pobity.

Raid Paryż-Ateny. W dniu 12 września kpt. Rignot z sierż. Rossi, jako mechanikiem, wyleciał na samolocie Bréguet 19 A2 z silnikiem Hispano Suiza 500 MK z lotniska Le Bourget o 6 rano i wylądował w Atenach o 16.30, przebywając w ten sposób przestrzeń 2100 km, dzielącą w linji powietrznej Paryż od Aten z przeciętną szybkością 210 km/godz. Szybkość taka nie została dotąd osiągnięta w żadnym raidzie.

Fuzja towarzystw lotniczych. Towarzystwo „Air-Union", obsługujące linje lotnicze Paryż — Londyn i Paryż — Lyon — Marsylja powiększyło swą sferę działalności przez sfuzjonowanie się z Tow. „Aéro-Navale", czynnem na linji Antibes — Ajaccio — Tunis.

Nowa dziedzina zastosowania samolotów. Por. Thoret nie daje zapominać o sobie. Nie przebrzmiały jeszcze echa jego powodzeń na samolotach małej mocy, kiedy przystąpił on do rozwiązania kwestji zaopatrywania wysokopołożonych schronisk górskich. Na samolocie Farman 71 (z silnikiem Salmson 260 MK), zaopatrzonym w dwa specjalnie skonstruowane spadochrony, Thoret dokonał szeregu wzlotów nad Mont-Blanc, w czasie których, z zupełnem powodzeniem, zrzucał personelowi obserwatorjum tamtejszego, zapasy żywności. Poraz pierwszy mieszkańcy tego obserwatorjum jedli świeży chleb i mięso.

HOLANDJA.

Zamknięcie zakładów Pandera. Przed kilku miesiącami zwinięta została duża fabryka lotnicza „Nationale Vliegtuig Industrie", obecnie zakłady Pandera, produkujące samoloty małej mocy, które zyskały sobie dużą popularność, zamknęły swą fabrykę. Powody zwinięcia nie są jednak finansowej natury, spowodowane ono zostało wypadkiem, zaszłym 26 sierpnia w Dortmundzie, w czasie którego zginęli na dwuplatowcu Pander pilot i pasażer. Aczkolwiek katastrofa wynikła bynajmniej nie ze złej konstrukcji samolotu, a była spowodowana przez błąd w pilotażu, jednakże osobistości stojące na czele firmy Pander, zdecydowały się zlikwidować przedsiębiorstwo, co, ze względu na doskonałe wyniki, jakie samoloty Pander małej mocy wykazywały, jest wielką dla lotnictwa stratą

JAPONJA.

Organizacja floty handlowej. Pod egidą rządu japońskiego powstało towarzystwo akcyjne, mające za zadanie budowę, zakup i eksploatację powietrznej floty handlowej, dwa razy większej od flot Rosji i Chin. Towarzystwo otrzymuje od rządu subsydjum w wysokości 10 miljonów jen.

NIEMCY.

Organizacja finansowa „Lufthansy". Na początku roku bieżącego, na skutek nacisku ze strony rządu niemieckiego dwa wielkie konsorcja lotnicze: „Junkers Luftverkehr" i „Deutscher Aerolloyd", jak również cały szereg mniejszych lokalnych towarzystw lotniczych sfuzjonowały się w jedno wielkie towarzystwo akcyjne pod firmą „Deutsche Lufthansa A. G.", które zorganizowało komunikację lotniczą na obszarze Rzeszy Niemieckiej. Towarzystwo, założone początkowo z kapitałem 50,000 marek, już na pierwszem zebraniu, odbytem 15 maja, powiększyło go do 25 miljonów marek (t. j., podług dzisiejszego kursu, pięćdziesiąt kilka miljonów złotych). Przejęło ono wszystkie instalacje lotnicze Aerolloydu i Junkersa oraz samoloty towarzystw lokalnych (lotniska tych ostatnich nie zostały objęte przez Lufthansę). Udział Aerolloydu w formie samolotów, silników, zakładów i gotowizny wynosi 8,85 mil. marek, Junkersa 6,05 miljonów, zaś towarzystw lokalnych około 4 miljonów. Reszta — nieco więcej nad 4 miljony marek stanowi aport nowego towarzystwa „Lufthansa", składający się m. in. z udziału w „Deruluft" (Deutsch-Rusische Luftverkehr A. G., towarzystwa lotniczego, utrzymującego komunikację na linji Moskwa — Królewiec, w którem bierze udział rząd Sowietów).

Jak widzimy, imponująca cyfra kapitału zakładowego w rzeczywistości redukuje się do niezbyt wielkich rzeczy. I w tym wypadku Niemcy nie odstąpiły od swego systemu bluffowania „kolosalnemi" cyframi.

Ekspedycja naukowa niemiecka, pod przewodnictwem dr. Meyera i dr. Georgi bawi obecnie na Islandji, oficjalnie celem przeprowadzenia badań meteorologicznych. Faktycznym jednak celem wyprawy są, prawdopodobnie, studja nad urzeczywistnieniem dawnego projektu d-ra Georgi — organizacji linji powietrznej Hamburg — Scapa Flow — Wyspy Faroe — Islandja — przyl. Farvel — Nowy York.

ROSJA.

Samolot na polowaniach na foki. Sowiecka flota handlowa — „Sowtorgfłot" zawarła umowę z Rosyjskiem Tow. Komunikacji Powietrznej, celem użycia samolotów Junkersa, budowanych w Rosji przy polowaniach na foki. Samoloty odnajdują miejsca, w których znajdują się stada fok i donoszą o nich statkom. W ciągu pierwszych 15 dni upolowano 50.000 sztuk.

Raidy lotnictwa sowieckiego. W bieżącym sezonie Tow. „Awiachim", o którego działalności niejednokrotnie na łamach pisma naszego pisaliśmy, zorganizowało cztery wielkie raidy, z których trzy uwieńczone były zupełnem powodzeniem.



LOTNIK SOWIECKI GROMOW Z MECHANIKIEM

1) Moskwa — Teheran — Moskwa. W dniu 16 lipca o 1-ej po poł. pilot Mojsiejew z mechanikiem wyruszył z Moskwy na samolocie typu „P. 1" z silnikiem sowieckiej konstrukcji i stanął w Baku o 16.30; nazajutrz doleciał do Peklewi w Persji, zaś w dniu 18-ym wylądował w Teheranie, przebywszy 3150 km w $17^1/_2$ godz. Powrotną drogę odbył Mojsiejew w ciągu jednego dnia. Startował on w Teheranie o północy i lądując po drodze w Baku, Minieralnyja Wody i Charkowie, przybył do Moskwy wieczorem. Szybkość przeciętna całego lotu — z górą 6000 km — wynosi 172 km /godz.

2) Moskwa — Angora. Pilot Mieżerup, na takim samym samolocie, jak Mojsiejew, odbył w dniach 19 i 20 sierpnia lot z Moskwy do Angory — 1900 km, nocując w Sewastopolu. Przeciętna szybkość wynosiła 170 km/godz.

3) Moskwa — Paryż. Lotnik Szebanow na samolocie typu „P. M. 1" z silnikiem Maybach 250 MK wyleciał 16 lipca z Moskwy, z zamiarem dolecenia do Paryża, począwszy jednak od Królewca cały szereg uszkodzeń silnika, powstrzymywał go w drodze. W Berlinie był 19 lipca, wyruszył stamtąd 21-go, jednakże na kilkadziesiąt km od Kolonji pękł korbowód w silniku i raid musiał być przerwany. Pomimo niepowodzenia, lot ten dowiódł zręczności pilota oraz wytrzymałości komory samolotu.

4) Lot nad Europą środkową. W dniu 31 sierpnia o 3.25 pilot Gromow z mechanikiem Radziewiczem wylecieli z Moskwy na samolocie typu „A. N. T. Z.", przybyli do Królewca o 9.30, zaś do Berlina o 10.15. O 14.30 wyruszyli ze stolicy Niemiec i lądowali w Le Bourget o 19.12, przebywszy w tym dniu 2500 km w ciągu 13 godzin lotu. Nazajutrz lotnicy rosyjscy wylecieli z Le Bourget o 6. 25, o 13.25 stanęli na lotnisku Centocelle, pod Rzymem, o 14.50 polecieli dalej i o 19.30 lądowali w Wiedniu. W dniu 2 września o 1-ej po półn. wylecieli z Wiednia i, zatrzymując się po drodze w Pradze i Warszawie, przybyli do Moskwy o 18.15. Tym sposobem w ciągu dni trzech, w tem 34 godz. 22 min. efektywnego lotu, Gromow i Radziewicz przebyli z górą 7000 km.

Raidy te, szczególnie ze względu na okoliczność, że wykonane zostały na samolotach i silnikach wyrobu rosyjskiego, zasługują na specjalną uwagę.

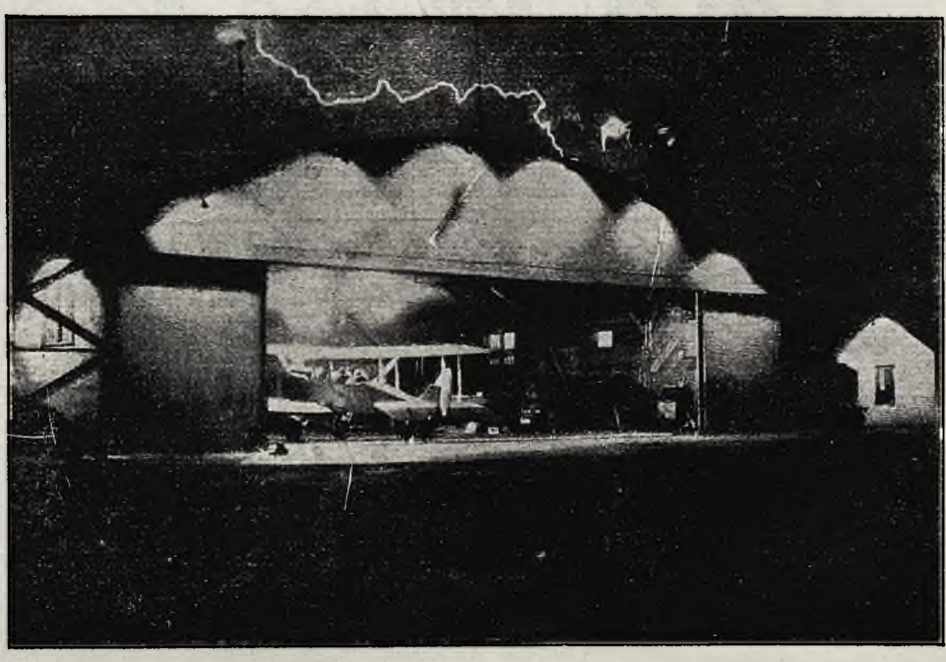
STANY ZJEDNOCZONE.

Rozwój poczty lotniczej. Szef departamentu poczt i telegrafu zamówił ostatnio 40 samolotów dla eksploatacji linji pocztowej New York — San Francisco, ponieważ flota z 75 samolotów, obecnie posiadana, okazała się za mała.

Niezwykły wypadek. W czasie wyścigu o puhar Forda, który odbył się 7 sierpnia na lotnisku Forda w Dearborn, stanie Michigan, zaszedł niezwykły wypadek. W trzysilnikowym samolocie Ford-Stout, podczas lotu oderwał się kawał śmigła metalowego. Wibracje, wywołane tem oderwaniem się, były tak silne, że spowodowały oderwanie się silnika łącznie z prawą częścią podwozia, połączonego z silnikiem pionowym goleniem. Pilot leciał dalej na dwóch silnikach, widząc jednak, że i drugi zaczyna szwankować, zaczął lądować. W tym momencie nastąpiło oderwanie drugiego silnika, razem z resztą podwozia, co nie przeszkodziło odważnemu i zręcznemu pilotowi, mjr. Schroederowi, dokonać lądowania na kadłubie, bez jakiejkolwiek szkody dla siebie i dla dwunastu pasażerów.

Kradzież samolotu. Jak amerykańskie pisma donoszą, przed kilku tygodniami dokonano w mieście Lyons (Illinois) pierwszej prawdopodobnie na świecie w tym rodzaju kradzieży. Złodziej wkradł się w nocy do hangaru, gdzie stał prywatny samolot jednego z bogatych kupców i odleciał na nim w niewiadomym kierunku. Poszukiwania samolotu nie dały pomyślnych wyników.

LINJA POCZTOWA NEW-YORK — SAN FRANCISCO



START NOCNY PODCZAS BURZY

TURCJA.

Lotnictwo w Turcji. Istniejący od lat dwóch Aeroklub turecki wystąpił do rządu, domagając się ustanowienia specjalnych podatków na potrzeby lotnictwa. Aeroklub rozwija energiczną działalność i dąży do doprowadzenia lotnictwa tureckiego do stanowiska, odpowiadającego znaczeniu państwa.

W zakresie lotnictwa wojskowego również rozwija się czynna akcja. Niedawno ogłoszony został konkurs na jednoosobowe płatowce pościgowe, do którego stanęło kilka firm francuskich i niemiecko-duńska (Rohrbach). Zwycięzca konkursu otrzyma zamówienie na 50 samolotów.

WŁOCHY.

Budowa samolotów Fokkera we Włoszech. Zakłady Alfa-Romeo, które nabyły licencje budowy samolotów Fokkera i silników Bristol „Jupiter", dostarczyły niedawno rządowi włoskiemu pierwszy zbudowany u siebie aparat, nazwany RO—1. Jest to dwupłatowiec pościgowy dwuosobowy, typu C—V, z silnikiem Jupiter-Romeo 400 MK.

Budżet lotnictwa włoskiego, który, jak donosiliśmy, wynosi na rok bieżący 639 miljonów lir, przewiduje budowę do końca roku dalszych 600 samolotów. W ten sposób Włochy w końcu roku 1927 posiadać będą 1600 aparatów, według zaś programu Ministerjum Żeglugi Powietrznej ilość samolotów w końcu 1931 roku ma wynosić 3200 sztuk. Pilotów posiadają Włochy w obecnej chwili 1100.

Propaganda lotnicza. Wychodząc z założenia, że nic tak nie zjednywa ludzi dla idei lotniczej, jak odbycie lotu, Aeroklub włoski wysłał przed niedawnym czasem osobowy samolot Cant 6 ter. na 12 pasażerów w podróż po Włoszech. Samolot ma odwiedzić 127 miast włoskich i każdy członek Aeroklubu ma prawo do odbycia kilkunastominutowego bezpłatnego lotu. Przykład godny naśladowania i u nas!

Pamiętajcie

o „Tygodniu Lotniczym"

„Tydzień Lotniczy" w pojęciu małego Józia

Rys. Al. Świdwiński





FELIKS GWIŻDŻ

Manewry

Kochanemu Generałowi Andrzejowi Galicy.

Brało się ku pogodzie. Ale siąpiło jeszcze. Niewiela, bo niewiela, ale siąpiło. Siódmy dzień to był tej słoty, siódmy i pewnie na jakiś czas ostatni, bo wiatr ustał duć od Orawy, zwyrtnął się kasi za Żeleźnicę i przycichł. O parę pacierzy później zaś przyszedł. Ino już od Polski. Z za Babiej Góry kopciło jeszcze, ono i z za Żeleźnicy dymiło tęgo, ale ta już ten wiatr od Polski mocno się prociwił i to skłębiał, to zaś rozganiał czarne chmurzyska. Ku połedniu znowu przycichło. Jakbyś makiem posiał. Chmury ciężko zawisły nad wsią. Gazdowie pozierali ku niebu, co będzie. Aż tu zrywa się wiatr nanowo. Od spiskiej strony, od wychodu.

— Pogoda idzie! Pogoda!

Juści wieś poweselała. Bo przecie zbiórki były za pasem, a tu łąki niepokoszone, koniczyny w kopach zamokły, moc nakwasiło. Ten-ów śtuder gnał z kosą w pola, insi szykowali się wyjść pod wieczór lub przywstać na drugi dzień lem świt i zabrali się do klepania kos, ino u Myszków cicho było na obejściu. Że gazdy nie było widać, że się nie tłukł pomiędzy ścianami, cóż ta o to, dyć gazda gazdą, wolno mu, jako chce; ale niewidno było i pachołka jego, Matusa.

A ono nie mogło inaczej być, bo i gazda i pachołek od śniadania nie wychylili nosa za próg izby. Posiedli se na ławie i siedzieli. Ciepło, parno było w izbie, tożto kości miękły, nogi ciężały, śpioch przymykał oczy. Muchy tłukły się po szybach, po półkach, po garnkach i miskach, a brzęczały, jak organista, kie na chórze zaczyna śpiewać. Z dachu kapały głośno ciężkie krople, od drogi dolatywał czasem hlupot nóg, grzęznących w rzadkiem błocie, to zaś od stajni odzywało się dudnienie kopyt znudzonego konia.

Myszka kiwał się na ławie, a raz kiela czas pozierał przez okienko na niebo i pomyśliwał, co będzie. To samo Matus przy drugiem okienku.

Gazdę to korciło trochę. No bo jakże? Co gazda, to gazda, co zaś pachołek, choćby i nie wiem jaki, to pachołek. Choćby i sam cesarz był, kie sie na pachołka zjednał, amen. Przepadło. Myszka spojrzał raz i drugi na Matusa, ale nie miał wej władzy spojrzeć ostro... Oczy go nie słuchały, kleiły się, przymykały, ciężyły okrutnie. Już mu się i fajka nie trzymała zębów. Obsuwała się co chwila, jakieś djable przesuwało ją z zęba na ząb, z kącika w kącik, aż wypadła i zaburzyła głośno na podłodze. Matus schylił się wartko i podał ją gaździe. Podał ją gaździe i spojrzał mu w oczy, ale tak, jakby akurat teraz miał coś pilnego i ważnego powiedzieć. Gazda uciekł z oczami. Nie chciał się wdawać w rozmowy. Pachołek zawsze ma więcej do powiedzenia, niźli gazda może wysłuchać. Odłożył fajkę na okno i ledwie-że ledwie, chyłkiem ino zerknął na Matusa. A Matus już się układał na ławie, głowę przechylał w tył, plecami szukał po ścianie wygody, oczy przymykał i cosi się uśmiechał do siebie.

Śmieje się, jak dziad do sera — pomyślał gazda. Ale cóż taki ma robić, cóż on ma na głowie. Pachołek i pachołek. Dziad i dziad. No, może ta i nie taki isty dziad, nale przecie nie gazda. Nie gazda! Cóż z tego, że cieśla, że stolarz, że kowal, że majster, co zna wszystkie majsterki, że i z gazdowskiego jest rodu — cóż z tego, kie go tak wyłygotali i wykwitowali, że tego gruntu ani piędzi we wsi nie ma... I znów spojrzał na Matusa. A Matus uśmiechał się dalej. Tak się uśmiechał, przyszło gaździe na myśl, jak rano, przy śniadaniu, kie łyżką zawadził o łyżkę Janielci... Cierci nadali, cóż on se uradza — gazda znów zerknął na Matusa. Drzemie se, kiwa się i jeszcze się uśmiecha! Przy gaździe! Słychane rzeczy? Nie dość, że się rozwala, to się jeszcze uśmiecha! I jak! Tak, jakby... Jakby... Gazda nie mógł znaleźć akuratnego przyrównania, ale to było iste, że uśmiechał się, jak... jak przy śniadaniu, kie łyżką zawadził o łyżkę Janielci... Hm. Cóż on se rachuje?

I kiwając się, jął gazda przemyśliwać nad tem, jakby Matusa odsadzić od wspólnej miski. Trzaby to dobrze przemanibrować, żeby zaś piekła nie narobić, nie ściągnąć na głowę jazgotów baskich. Ale to trza zrobić. Pachołek nie musi jeść z jednej miski z gazdą. I nie musi zawadzać łyżką o łyżkę... Janielci.

Nale... Matus zaś też cosi kasi. Majster jest i z rodu jest. On się tu ino na chwilę zawiesił. On tu miejsca nie zagrzeje długo. Z góry zapowiedział. Każdą chwilę odejścia wymówił sobie. Honor ma jucha. Cieśla jest, stolarz też... Roboty się ruszyły, już go ta pewnie i wołają. Kolnij go, to ci zaraz pójdzie. Bądź zdrów Myszka, myszkuj sam, Matus idzie w świat, po pieniądze. I po hrube pewnie. I jeszcze cię obśmieje, na języki puści...

I gazda znów cisnął okiem na Matusa. A Matus na gazdę. Spotkały się ich oczy i nie mogły się jakoś oderwać od siebie.

— Matus!

— Co?

— On sie jeszcze pyta, co. Nie słyszysz, jak koń burzy?

— Zjadł za dużo, to broi.

Hm. Za dużo. Myszków koń zjadł za dużo! Matus już wyrachował. Myszków koń! Nikt by ci tego nie powiedział, ale Matus powie. Sprostak. I jeszcze się uśmiechnie. Nie wstanie, nie pójdzie zajrzeć do stajni, nie zostawi gazdy samego, coby se ślebodnie podrzemał, nie... On się jeszcze lepiej od gazdy rozłoży na tej ławie i będzie się uśmiechał tak, akurat tak, jak rano, kie tą łyżką... Gazdę drażnił ten uśmiech Matusa coraz bardziej. Już mu i nakląć miał, ale mu się nagle przybaczył i uśmiech Janielci. Dyć i ona cosi wydziwiała przy tem śniadaniu. Hm. A potem se wszystkie poszły w świat — i matka i Krzystka i Janielcia i zostawiły go samego z Matusem. Cóżby to zaś... Gazda zerknął na pachołka, pachołek spojrzał śmiało na gazdę. Gazda zaczął wiercić oczkami w kółko, a Matus nic, ino patrzy i patrzy na gazdę, a cosi se szeptem przepowiada.

— Cóż tak mierendasz?

— Ja? — zapytał Matus miękko.

— Dyć nie ja.

— He, moiściewy! Hohoho, moiściewy! Mam haw nad czem pokręcić głową...

Moiściewy! Tak ci wej powie. Moiściewy! Do gazdy. I głową jeszcze zakręci, żeby pokazać, kiele on to ma kłopota. Matus!

Matus powie se tak do Myszki. Wszystko się już odmieniło na tym świecie. Któryby to pachołek śmiał dawniej, choćby i przed tą wojną, tak siedzieć i tak się rozwalać przy gaździe... Moiściewy! I Myszka chwiał głową i dziwował się strasznie nowym czasom. A śpioch chwytał go za barki coraz uparciej, obezwładniał ręce, drętwił nogi, na oczy zwalał ciężkie a miękie jakieś kamienie. Trud było zdzierżeć. W rzeczy od samego rana ku pogodzie się brało, wiatr już wpadał na drzewa od spiskiej strony, a kości rozłaziły się i rozłaziły, wnet byś powiedział, że z tej odmiany nie będzie nic. Do tego i ława pod oknami wąska była. Przy piecu była krótsza, ale szersza. I wyleżana. Ciepła i przytulna. Serdak cisnąć pod głowę, haha, byłoby to, było... Ino ten Matus!

— Matus!

— Co?

— Wyjrzyj ino przed izbę, jak tam: pójdziemy popołedniu kosić, czy nie pójdziemy...

— Koty wyszły z za pieca. Pójdziemy.

Matus matusowaty! Jak ci umie pedzieć: koty wyszły z za pieca! On ta i to dostrzegł, choć oczy ma przymknięte. Iście koty jęły figlować po izbie. Pójdziemy. Pójdziemy, bo koty wyszły z za pieca. Ale on sie nie ruszy. Manibruje i manibruje. Uwziął się na gazdę. Nie ruszy się z tej ławy. I na wszystko potrafi ci tak wywieść, że amen. Dziad taki, taki dziad, coby z torbami musiał iść po świecie, kiebyś go nie żywił. Myszka westchął ciężko. Bo nie było pewne, czyby Matus poszedł z torbami. Było nawet prawie pewne, że Myszka obejmowałby go za szyję i błagał, coby nie odchodził. Gruntu było sporo, a na nim, prócz gazdy, same tylko baby. Jedyńca jedynego wojna zabrała Myszce. Baby zaś, choćby ich było i sześć i dwanaście — za jednego chłopa nigdy nie starczą. Juści mus był trzymać Matusa. Trzymać i głaskać jeszcze. Takiego dziada! Nale darmo. Jaki jest, taki jest — chłop on jest i chłop z głową, ino wej nie z Myszkową, ba z Matusową. To wej. Hej! — westchnął znów Myszka. Kieby tu był na tem gazdostwie jeszcze jeden chłop z Myszkową głową. Kieby był Michał, jedyny mój jedyniec nie zginął na tej wojnie! Szłaby tu gazdówka, szła — i jak! I pomyślał se gazda cichutko, jaknajciszej, czyby też jeszcze Pan Bóg nie dospomógł... Czyby przecie nie pobłogosławił... Mocno przymknął oczy, a cichutkim myślom ostrożnie puścił wodze. Już ta i poweselał trochę na wnątrzu. Już ta i śpioch ustąpił trochę z drogi. Już ta i rodzona baba wydała się jakaś wabliwsza i przymilniejsza... Możeby ta i chyciło... Możeby... Hm — hm — chrząknął se głośno.

— Hm — odhmkało w izbie.

— Kolka cie kole? Obżarłeś się? — wsiadł gazda na Matusa, zerwał się z pod okna i jak długi cisnął się na ławę przy piecu. O serdaku pod głowę nawet nie pomyślał. Miał ważniejsze myśli. Rozłożył się i wyprościł na ławie wraz z niemi. He, dumał se dalej, byłoby to, było. Byłoby. Tamten był Michał, niechżeby ta zaś ten był choćby i Kubuś. Kubuś... Swój. Gazdowski syn. Podpora przez całe życie, opieka na starość. Złagodniałyby i baby. Nie rządziłyby tak, jak teraz rządzą. Przykróciłoby je odrazu. Opamiętałaby się i Krzystka. Nie czekałaby na żadnego zwodzijasza, co od gazdowstwa odleciał i powietrzami goni, nie siedziałaby w książkach, co jej przysyła, nie pisałaby listów, nie goniłaby po pocztach, zmiarkowałaby wnet, że Kubuś zagarnie wszystkie Myszkowe pola, że zostanie jej ta zagonek ledajaki... Poszukałaby se wnet rzetelnego gazdy, poszłaby za Sperkę albo za Duszę, za Gala albo za Ciułacza... Onaby i Janielcia nie goniła po misce za łyżką Matusa... Byłoby to wtedy, było... Hm.

— Hm — stęknęło coś w izbie, pewnie Matus.

— Jak cie mgli, to do pola — warknął Myszka od pieca.

— Coby mnie mgliło, ino tom wam chciał rzec...

Jeszcze chciał coś rzec. Gazda odwrócił się twarzą do pieca. Gadaj — pomyślał se. Nie ruszy się dziad z tej ławy.



.. *Myszka kiwał się na ławie, a raz kiela czas pozierał przez okienko na niebo i pomyśliwał, co będzie. To samo Matus...*

Jeszcze chce mi coś rzec. Matus chce se porozprawiać z Myszką! Wół! Jemu ta nie przyjdzie do głowy, że gazda se rozmyśla, że se chce rozmyślać sam. Sprostak i sprostak! Ale niechby ino przyszedł na świat ten Kubuś. Przestałoby cię mglić z Myszkowego jadła. Wziąłbyś ty se kijaszek do

ręki, cwałowałbyś ty tam, skądeś przyszedł. Młody gazda starczyłby tu za wszystkich.

— Kubuś — wyrzekł miłośnie a głośno.

— Który? — zamamrotało coś, pewnie znów Matus.

Myszkę aż poderwało. Żeby se w swojej izbie, na swojem



...*Galica strzelał*...

obejściu, na starej Myszkowej Roli nie mógł ślebodnie pomyśleć nawet o tem, o czem ino on, on sam pomyśleć może... Prze Pana Boga!

Dyć kieby sie jego baba tak zapytała, no niechże. Niechże! Dyć baba. Swoja. Pomyślunek mógłby ta być i bez niej, ale niechże. Zawdyć żona. Jakby co do czego, to zaś i ona też cosi kasi znaczy. Niechżeby sie i zapytała, „który". Ale Matus! Myszka dźwignął głowę i ostro spojrzał na niego. Lecz Matus spał. Głowę zadarł w tył, zwalił ją na ścianę, gębę otworzył, jak wrota, nożyska rozłożył szeroko na podłodze i chrapał a stękał, jakby ciężki wóz ciągnął pod górę. Któż tu się w izbie odezwał? Kto się wtrącił do rozmyślań gazdy? Kto się zapytał o Kubusia? Przeleciały mrowczyce po grzbiecie gazdy. Spojrzał uważniej na Matusa. Lecz Matus chrapał tęgo. Juści nic inszego, ino jakiesi głosy chodzą. Same. Ale przecie i one są czyjeś. Z tego lub z tamtego świata. Czegóż one chcą od niego? Cóż on tu pomyślał takiego, coby się na tym, albo na tamtym świecie miało niepodobać? Cuda boskie! Gazda przyłożył głowę ku ławie i znów przymknął oczy. Ale markotno mu już było. One ciepłe, miłe, cichutkie myślenki nie chciały wrócić. Przepłoszyły się, uleciały precz, zostały inne, zacądrane jakieś i frasobliwe. I kości zaczęły boleć, głowa nie mogła odnaleźć wygody, ręce daremnie chciały się ułożyć, za dużo ich było. Hm — gorzko westchnął.

— Hm — mruknęło i w izbie.

— Ki djasi? Matus!

Matus charknął głęboko, zatoczył się na ławie, tak, że o mało nie spadł, wreszcie porwał nogi z izby, przerzucił je na ławę, mlasnął smacznie językiem i spał dalej.

— Matus!

Matus nic. Gazda miał już dość wszystkiego. I Kubusia i swojej baby, i Krzystki, i jej zwodzijasza, i Janielci — i wszystkiego, wszystkiego, wszystkiego. Złości zatrzęsły nim, jak grzmot domem. Żeby se taki Matus, taki Matus... Jezusie Marja! Naprociw swojego gazdy, naprociw gazdy — cuda boskie! Żeby się tak rozwalał i —

— Matus!

Matus zerwał się na równe nogi.

— Krowy idą z boru, nie słyszysz, jak ryczą? Kto je powiąże, ja?

— To Jasicowe.

Iście. Jasicowe. Jasicowe, bo cienko ryczą. Z Myszkowych jedna ino ryczy, kie podchodzi ku obejściu — i to zwolna a grubo.

Jasicowe były. I taki Matus, choćbyś go o północy zbudził, powie ci odrazu, co i jak. On wszystko wie, nie chycisz go na niczem. Prze Pana Boga! Z djabłem trzyma, czy co...

— Cóż sie układasz? Słonko prześwieca. Trza kosy wyklepać.

— Wyklepane — odrzekł Matus spokojnie i siadł na ławie.

Nie było rady. Zawziął się. Nigdy chyba nie wyjdzie z tej izby. Wodzi oczami za nim. Gazda to czuje i wymyka się, ucieka ze swojemi oczkami. A Matus za nim, za nim. Chce cosi gadać. A gazdę złości biorą coraz większe. Słoneczko zajaśniało na drzewach, zajrzało i do izby.

— Słonko! Rusz-że się przecie i wyjrzyj, jako sie robi z tą pogodą...

Matus uniósł się z ławy i przeciągnął się, a potem hipnął aż pod powałę, coby senność zrzucić z siebie odrazu.

— Chleb cie rozsadza?! — burknął Myszka.

— Eh, bieda też staremu, kie młodym być nie może! — wypalił wreszcie Matus i trzasnął drzwiami za sobą.

Jako? Jako to powiedział? Komu bieda? Staremu, kie... Staremu, kie młodym... Jako to? Kie młodym być nie może? Któż to powiedział? Komu to powiedział? Matus mnie? Matus mnie? Staremu, kie... Cóż on se rachuje? I Myszka siadł przy piecu, rozłożył palce przed sobą i zaczął rachować swoje roki. Narachował pięćdziesiąt pewnych. A od pięćdziesięciu ani rusz dalej. Nie zgadzały się. Raz doszedł aż do sześciu, drugi raz ino do trzech. Ale do sześciu musiał dojść przez myłkę, bo trzy mogły być, ale dalsze trzy... Hm...

— Hm — mruknęło cosi koło pieca.

Zaś głosy. Gazda dech zaparł i rozejrzał się po izbie. Cicho było. Ino koty baraszkowały pod ławą i mruczały. Ale mruczały, nie hmkały. Słoneczko coraz częściej igrało po drzewach, wiaterek coraz łagodniej poduchował. Brało się ku pogodzie, ostro się brało. Już i śpioch nie tak dokuczał. I byłoby jakoś powoli, gdyby nie te myśliska. Bieda staremu... Młody! Jak ci to taki powie. Bieda staremu! Pięćdziesiąt roków, to dopiero raj. I jakby się uparł... Ale nagle cosi go pikło w serce. Jakisi wstyd oblał go gorącem. Phi, byłoby tu zaś — pomyślał. Ledwie se ino-ino tak, na ten przykład szepnął imię Kubusia — głosy jęły hmkać po izbie, a Matus gębę rozdziawił. Coby dopiero powiedziała baba, co dzieci, co świat! Djasi nadali! I skąd się to biorą takie myśli nicpotem, chyba z tej parności w izbie? Przeniósł się zaś na ławę ku oknu, bo od pieca zanadto przygrzewało. Siadł na Matusowem miejscu. I zdrzemnął się. Tak się zdrzemnął, że nie słyszał nic, kie Krzystka zajrzała do izby ze skopcami, kie i Janielcia wsunęła i cofnęła głowę, kie wreszcie i Matus wrócił z obejścia i rozłożył się przy piecu na gazdowem miejscu. Cichutko było w izbie, tożto i gazda i pachołek tęgo se spali. I byliby spali Bóg wie dokąd, gdyby gazdy nie obudziło dziwne gulgotanie.

— Cuda boskie! — zerwał się i odrazu zapomniał o gulgotaniu.

— Ten sumar rozwalił się przy piecu, widzieliście wy?— skoczył do Matusa.

— Dyć krowy podojone, koń dostał znowu, obiadu nie dają, cóż mam robić — na chałupy iść?

— Jeszcze ci odpowie!

Ale Matus święcie gadał. Porobił wszystko, co trza, gazda wiedział, że ta ani na włosek nie skręcił. A i to prawda, że obiadu nie dają. Zaś by mu i przychwalić trzeba było, że się po chałupach nie włóczy... Psia wiara Matus!

Gulgotanie wzmagało się i przycichało, zbliżało się i oddalało. Jakby się ziemniaki rozgotowywały. Gazda przechylił głowę. Słuchał.

— Co to takiego?

Matus otworzył dopiero gębę, żeby odpowiedzieć, gdy domem wstrząsnął potężnie jeden — drugi — trzeci potworny huk. Szyby zadzwoniły, garnki i miski zagadały, koty skoczyły za piec. Gazda się przeżegnał.

— Co to?

Matus ani drgnął.

— Galica strzela — wycedził wreszcie.

Gazdę o mało djabli nie porwali. Galica strzela! Słyszał kto kiedy takie gadanie? Słyszał kto? Galica strzela! Galica! Co za Galica? Dyć on tu zna wszystkich Galiców i zakopiańskich i poronińskich i białodunajeckich, i któryżby to z nich śmiał takie piekło robić, takie trzęsienie ziemi, taki huk! Matus se powie — Galica.

— Galica! — gazda odął wargi. — Czy mu zaś nie Matus na imie?

— Jušci, że Galica. Manewry ma przy Spisie... On dowodzi, bo przecie on tu generał...

Gazda usiadł. Mogło tak być. Mogło być, miarkował teraz, bo słyszał o takim Galicy, co jest generałem i słyszał o nim, że dowodzi okrutnemi chmarami wojska. Mogło tak być. Ale mogło przecie i nie być. Ino, że więcej mogło być, niż nie być, bo manewry przy Spisie były po gminach zapowiadane. A taki Matus przewącha wszystko i wszystko spamięta. Jušci, cóż ma na głowie. Jego hań o gazdostwo to łbisko nie boli.

Zadudniało, zagrzmiało znowu. Kanony biły jeden za drugim, aż wieś podskakiwała. Gazda chciał wyjść przed izbę, wymiarkować, co się to przecie dzieje, ale bojno było. Matus siedział se na ławie i słuchał uważnie.

— Teraz dudnią polówki. Same polówki. Na ostro. A teraz jękła jakaś cielna krowa — o! — —

— Cobyś zaś ty nie jęknął — opaternie, grożąc palcem, rzekł Myszka.

— He, mnie haw niedziwne. To moje wojsko strzela. Kiedym łońskiego roku był na manewrach, he, walili my też, walili. Widziało sie, że świat rozwalimy. Była to muzyka — w Sączu kamienice tańczyły.

— Haj, panowie se strzelają, a ty chłopie płać!

Matus poprawił się na ławie, papieroska se zapalił, głos podniósł, ręce puścił w ruch, jął opowiadać. Jął opowiadać, jaki to on był wojak, jakie kanony obsługiwał, jak go oficerowie radzi widzieli i jak to ta jego armata nigdy nie fusierzyła, zawsze najlepsza była. Bo armata to tak, jak koń. Trza o nią dbać, trza koło niej chodzić, trza ją czyściutko trzymać, trza jej podchlebiać — bo i ona honor swój ma i naturę..

Gazda był ciekawy wszelkich opowieści wojeńskich, ale nijako mu to było tak za pan brat słuchać Matusa. Choćby już i nie wiem jaka bieda szła na wieś i na Myszków, choćby i jeden tylko Matus umiał ją odwrócić, przecie — Myszka Myszką, a Matus Matusem. Tożto z początku jednem uchem słuchał, drugiem puszczał Matusowe słowa. Zbacował se, jak to Michał opowiadał, kie z wojny przychodził na urlopy. To było hej, to co insze, syn opowiadał. Ale Matus... I nagle zamyślił się nad tym Matusem. Gruntu ani kawałka. Wszystko w głowie i w rękach. Matus... A dziadek Matusa był jeszcze niebelejakim gazdą. I tak im jakosi poszło niewyraźnie... Hm. A Matusa, choć biedak, wszyscy radzi widzą. Inkluza ma, z djaskiem trzyma, czy co... Kieby wej choć tyle, co pod nogę, miał tej ziemi... Niechby se tą łyżką zawadzał o łyżkę Janielci. Ale tak — bez ziemi — wiatr i wiatr. Dziś tu, jutro tam. Gazda poskrobał się po głowie. Bo niechby się co Matusowi nie widziało, to pójdzie. Pójdzie w świat i zatrzymasz go? Dasz rady? Na takiego niema paragrafu... Psia jucha Matus!

A Matus opowiadał i pokazywał, jak to oni pod Sączem, łańskiego roku, na manewrach strzelali... Tak opowiadał, że gazda zabaczył wreszcie o wszystkiem na świecie i słuchał. I nie ino słuchał. Przychwalał już, dziwował się głośno, tabakiem częstował Matusa i sam dopowiadał, co mu zaś nieboszczyk-syn o wojnach gwarzył. Jušci Matus odrazu, że i onby poszedł na wojnę, ale tylko z kanonami. Grzałby z nich co cud. A jakby go już do tych kanonów nie chcieli wziąć, to narukowałby do lotników. To jest wojsko, Jezis Maryjka! Koło słonka se furgają i stamtąd piorą w dół. Strzelasz do takiego samolotu, to ci puści trochę dymu i bądź zdrów — leci dalej. Dyć i Gonciarczyk tak lata, widzieli go w mieście, już tu jest, manibruje i on — — —

— Latawiec! Tele gazdostwo opuścić i zostać w wojsku poto, żeby po niebie wydziwiać! Jeszcze i Krzystce omotać łos... i... Latawiec! — trząsł się Myszka.

— Latawiec on jest i jaki! — zaśmiał się Matus — Orel! Co mu tu na tych paru miedzach... Ona ta i Krzystka wie, co robi.

Myszkę poderwało. Matus pchał się już za daleko. Cóż to zaś? Gazda mógł se przepedzieć i o Krzystce, ale Matus? Cóż jemu do tego?

— Wiesz co, Matus?

— No?

— Kiebyś taki rozum miał, jak — dajmy na to — ja...

— Ho, gdzieżby zaś...

— Tobyś...

Nie skończył. Nie skończył, bo akurat musiała wejść gaździna i odrazu wsiąść na obydwu.

— Cóż wy se myślicie, rajcowie jacyś? Nie widzicie, co sie dzieje? Pogoda! Przypatrzcież sie, co ludzi w polu. Kosa przy kosie!

— Dyć obiadu czekamy —

— Dawnoście po śniadaniu?

— Osa cie ukąsiła? — odciął gazda.

Gaździna umilkła. Dziewczęta stroiły już obiad w szerokiej sieni. Chłopi wyszli na obejście szykować kosy.

— Gonciarczyk ma ziem, a woli gazdować pod niebem — i źle mu ta nie bedzie — dopowiedział Matus.

— A ty co wolisz? — wypalił gazda.

Matus się zmieszał. Poczerwieniał, nogi się pod nim zatrzęsły, języka het! zabaczył... Dyć wie, czego chce, wie, czego, ino — jakże to gaździe pedzieć...

— Dyć — wyjąkał.

— No — dokończył gazda.

Obiad jedli wszyscy w milczeniu. Matka dokładała i dolewała, a pozierała to na Matusa, to na Janielcię. Krzystka, jako zwyczajnie, westchnęła se aż parę razy. Gazda wodził oczami ino za łyżkami. I znowu — ki djasi? — uważył, że łyżka Matusa goni za łyżką Janielci. Co sie to robi? Roztrzęsiony, zerwał się pierwszy od miski i odrazu zarządził:

— Koniczynę zwieziemy jutro popołedniu. Trza w owsie wykosić drogę. Jeden pokos a szerszy, coby wóz przeszedł.

Krzystka pójdzie z Matusem. Weźmiesz chustę i pokos zniesiesz. Janielcia pójdzie ze mną. Trza będzie wynosić trawę z mokwy na suchsze.

— Dyć ten pokos sie zwiezie. Cóż sie ma Krzystka mordować? — wtrącił Matus.

— Przecie — wsparła go gaździna.

— Hrabstwo! — odął wargi gazda. — To zaprzęgaj! Janielcia ze mną.

Janielcia chadzała ku robotom z Matusem. Ale nikt nie śmiał prociwić się woli gazdy, bo ostro gadał. Wyszli wszyscy przed dom, jeden Matus ociągał się jeszcze. Cosi se układał i przepowiadał. Wreszcie i on wyszedł przed izbę. Armaty grzmiały dalej, ale już coraz rzadziej i tak jakby z dalsza. Od czasu do czasu rechotała urywana palba karabinów, to znów niósł się powietrzem jakiś przeciągły szum, jakby pojęk organów w czas podniesienia. Ten szum zbliżał się i oddalał, aż wreszcie spadł na wieś potężnym, złym warkotem. Ludzie podnieśli głowy ku niebu.

— Samolot! — wyrwał się okrzyk ze wszystkich piersi.

— Na nas jedzie! Na naszą chałupę, coraz niżej! — tracił głowę Myszka.

— To Gonciarczyk! — Matus jął wymachiwać kapeluszem.

— Jezu! — westchnęła głośno Krzystka.

Ale gaździe było już wszystko jedno. Gonciarczyk, czy nie Gonciarczyk, byle skręcił, byle nie zawadził o szczyt dachu i odleciał jak najdalej. Gotów był nawet uwierzyć, że to Gonciarczyk. Niech se będzie i Gonciarczyk. Do reszty — pewnie Gonciarczyk. Matus wie wszystko. Matus tem stoi. On se i kapeluszem pomacha, bo dla niego takie figle — to raj. On sie hań nie nazda, że dach może pójść w djabły, że taki latacz może Bóg wie co sprowadzić na wieś... Matusowi to jedno. O, jak podskakuje. Jak i do Janielci mruga. Jak wydziwia!

Samolot leciał niziutko nad polami. Nagle skierował się istotnie wprost na Myszków. Przeleciał. Koń zadudniał w stajni, krowy ryknęły przeraźliwie, kury, gęsi, koty, wszystko rozbiegło się po obejściu.

— To Gonciarczyk! — z całą pewnością zawyrokował Matus i spojrzał na Krzystkę.

Gonciarczyk! Gazdowski syn! I nie wstydzi się wyprawiać takie brewerje nad swą rodzoną wsią. Takiego się rzemiosła chycił. Mało mu było ziemi, powietrzem goni — trząsł się gazda. — Powietrzem! Czasy, czasy! A przecie i Krzystkę mógł mieć, mechanik zatracony. Dyć stary Gonciarczyk rad o tem przebąkiwał. I byłoby. Ale dajże mu ją. Gdzież będzie gazdowała? Pod niebem? Do góry nogami, czy jak? Latawiec!

— Do roboty! — rzucił rozkaz.

A samolot krążył już nad kościołem. Stamtąd zawrócił i znów skierował się na Myszków. We wsi rozległy się okrzyki przerażenia, to śmiechy i nawoływania. Samolot zniżył lot — nagle, tuż koło Myszków, nad łączką, wypadło coś z niego, jakaś wielka, biała koperta czy paczka. Chwiała się w powietrzu, krążyła wokół, wreszcie zwolna opadła na łąkę. Matus puścił się pędem ku niej.

— Zostaw to! — wołał za nim gazda. — Matus, ani kroku dalej. Janielciu — wołaj-że za nim... Djasi wiedzą, co taki lofer rzucił.

— Matus! — zawołała i Janielcia, ale tak boleśnie, że aż gazdę za serce chwyciło, a i Matusa zatrzymało na chwilę.

Ale ino na chwilę. Obejrzał się tylko i pędził dalej. Wreszcie zgiął się i podniósł białe, płaskie, tekturowe pudełko.

— Gonciarczyk! Gonciarczyk! — wołał z daleka, a oczami gonił po niebie. Lecz samolot wzbił się już tak wysoko, że ledwie - ledwie można go było dostrzec.

Gazdę ogarnął niesamowity lęk przed Matusem. Bo Matus wszystko wiedział z góry. Wszystko. I to, że Galica strzela, i to, że Gonciarczyk...

— Do Krzystki napisane! — darł się Matus.

Krzystka rzuciła się ku Matusowi, lecz gazda odsunął ją i sam wyciągnął rękę po paczkę.

— Daj to mnie — wsiadł z góry na Matusa.

— Dam Krzystce, bo to jej — ale Krzystka musi wam przedtem powiedzieć, jaki zaś ja...

— Ma-tus! — gazda przymróżył oczy i zmierzył Matusa od stóp do głów. Matus oddał paczkę Krzystce, a nie wiedział, jak i kiedy.

Krzystka przeczytała najpierw adres. Do niej był. Pismo Gonciarczyka. Serce jej zabiło, róża zakwitła na licach. Zaczęła otwierać paczkę. Wszyscy skupili się koło niej. Czekali.

— Żeby zaś z niej co nie wyskoczyło — przestrzegał Myszka.

Ale nic nie wyskoczyło. Ino różnobarwne cukierki zaśmiały się przesłodko i list zagadał gorąco.



...To Gonciarczyk!..

— Na urlop przyjedzie i —

— I odjedzie! — trzasnął gazda.

— I chce prosić was, tato...

— Niech mi sie na oczy nie pokazuje!

— Cóż jej dokuczasz? — ujęła się za Krzystką matka. Sameś chciał dawniej, sameś tak manibrował, a teraz —

— Kie on manewruje, to go chcecie wyrzucić? Takiego chłopa? Takiego mechanika? Takiego — hej, Jezis Maryjka — takiego orła? — gardłował Matus, a coraz odważniej, bo Janielcia koło niego już stała i łokciem dodawała mu śmiałości.

— A cóż zaś i ty tak manibrujesz od samego rana? — gazda stanął naprzeciw Matusa, odął wargi i wziął się pod boki.

Matus poczerwieniał. Nagle rzucił się do kolan gaździnie, objął je, potem wstał, zaczął ją całować po rękach i wzdychać, a stękać, że gazda nic wyrozumieć nie mógł, co plecie, czego chce.

— Hej, kiebyście też, kiebyście, gaździno — plótł — kiebyście też, kiebyście też...

I urwał. Przewrócił oczy parę razy i znowu:

— Kiebyście też ino, kiebyście też... Robota pali mi sie w rękach, domy bedę stawiał, sprzęt sposobi', wszystkie wsi przebuduję, pieniędzy nazbijam huk, kiebyście ino, kiebyście też...

— Dyć niechże już, niechże, — pogłaskała go gaździna. Dyć widzę, jako się ku Janielci masz — niechże.

— Gruntu, gaździno, nie mam, ale przecie —

— Niechże, niechże — zezwalała gaździna, a Janielcia już wisiała na jej szyi i płakała z radości.

— Nale przecie, jakże to — co to wyrabiacie? Ludzie postanęli w polu i patrzą, co sie tu dzieje? Co to za manibry robicie i wy ze mną? Co se to rachujecie? Czy to już wszystko ma iść naopak po tej wojnie? To ja tu już za nic? Prze Pana Boga! — burczał gazda, a w końcu — do roboty! — zakomenderował. — Ino... Janielcia pójdzie z Matusem, a Krzystka ze mną — dodał po chwili. A... tabak masz? — mięko zapytał Matusa.

— Ech, dziś mi ani tabaku nie trzeba — i Matus pocałował gazdę w rękę.

I poszli.

Myszka szedł sam. Co chwila se przystawał i pomrukiwał. Jucha Matus. Głowę ma. Koty wyszły z za pieca: pódziemy kosić. Tak se pedział. No i idziemy. Krowy ryczą. Jasicowe. Nie ruszy się, a wie. Kosy wyklepane? Wyklepane. Nie ruszy się. Manewruje. Ziem się wali. Jemu to nic. Powie ci: Galica strzela. Djabeł goni nad wsią. Coby ta. To Gonciarczyk. I iście Gonciarczyk. I jaki jeszcze Gonciarczyk! Zięć! Matus wszystko wie, Matus na wszystko ma sposoby. Łyżką se o łyżkę zawadzi i bądź zdrów. Daj mu Janielcię. Noiści... Gazda się obejrzał.

Matus jechał na wozie z Janielcią. Po ten pokos. Siedzieli blizko koło siebie i okrutnie coś radzili. Ale, żeby tylko radzili. Oni se i cosi szeptali, czy...

Kanony grzmiały.

Samoloty krążyły, jak wielkie ptaki, nad rozsłonecznioną doliną podhalańską.

Pogoda była pewna.



POMNIK DLA POLEGŁYCH LOTNIKÓW W TORUNIU



H i s z p a n j a. Dla upamiętnienia przelotu Madryt—Manilla, dokonanego przez lotników Gallarza i Lorigo w maju b. r., o którym pisaliśmy w numerze majowym i lipcowym „Lotu Polskiego",—rząd hiszpański wydał specjalną serję pamiątkowych znaczków pocztowych z mapką, na której uwidoczniona jest marszruta lotu.

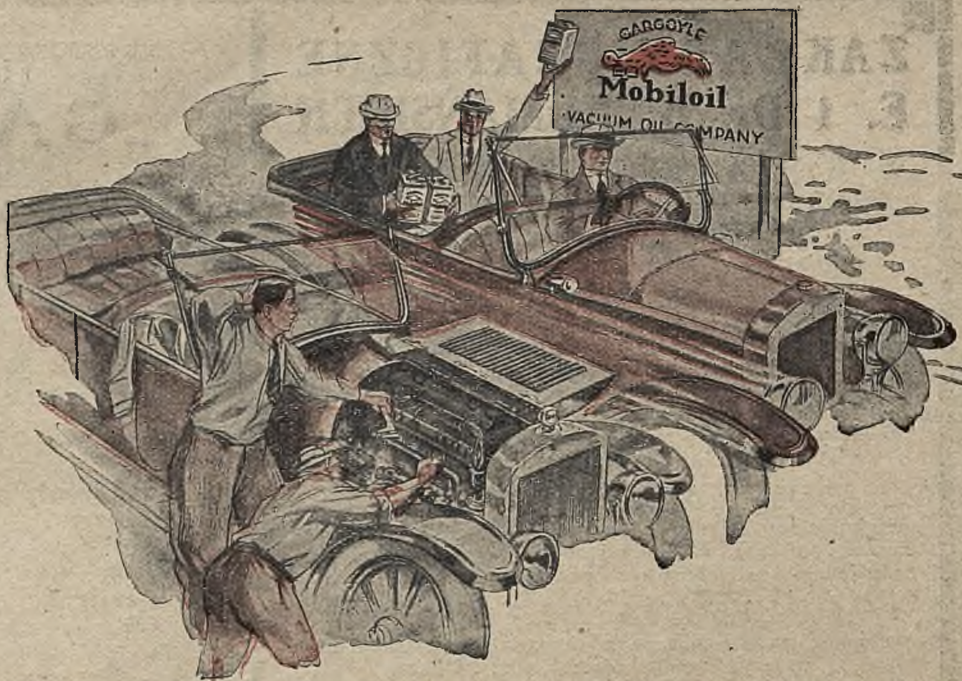


SPROSTOWANIE

W numerze wrześniowym napis pod mapką na str. 8 powinien brzmieć: *„Środkowo-europejska sieć powietrzna"*.

Redaktor: *Józef Relidzyński*. Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa*.

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.



GDZIE LEŻY GRANICA BEZPIECZEŃSTWA?

Żadnego mostu nie buduje się nie uwzględniwszy dopuszczalnej granicy obciążenia, żadnego zaś drapacza chmur nie projektuje się bez zagwarantowania możliwie największej pewności. Żadnego pojazdu mechanicznego nie konstruuje się, nie uwzględniając przy doborze poszczególnych części składowych narażonych na szczególne natężenie, pomiarów, na podstawie których bezpieczeństwo byłoby zupełnie pewne.

Do smarowania motoru Waszego pojazdu mechanicznego nie powinien zatem znaleźć zastosowanie olej nie dający samochodowi zupełnej pewności ruchu. Może się łatwo zdarzyć, że Wasz pojazd mechaniczny narażony będzie na szczególnie silne natężenia, np. przy jeździe w głębokim śniegu, po rozmiękłych drogach i przy pokonywaniu dalekociągnących się wzniesień powodujących podwyższenie temperatury silnika, będącej wynikiem włączania mniejszej szybkości, wreszcie przy chłodnej porze zimowej, gdy niewłaściwie dobrany olej z powodu niskiej temperatury otoczenia krzepnie. Nawet najpewniejszy automobilista nie zawsze potrafi uniknąć tak znacznego obciążenia samochodu.

W takich wypadkach uwidacznia się różnica pomiędzy dowolnie wybranym olejem i GARGOYLE MOBILOIL. Większy współczynnik pewności, który daje użycie GARGOYLE MOBILOIL można określić różnicą zachodzącą pomiędzy

wytopionem i właściwie smarowanym łożyskiem

zatartym i właściwie smarowanym cylindrem motora,

nadmiernem i minimalnem tworzeniem się osadów,

niebezpiecznie wysokiem i najmniejszem ciepłem tarcia oleju.

Używanie właściwie dobranej marki GARGOYLE MOBILOIL zapewnia Waszemu samochodowi większy stopień pewności, bo przy wyrobie żadnego innego oleju nie użyto tyle doświadczeń naukowych i praktycznych jak przy wyrobie GARGOYLE MOBILOIL.

Tem też tłumaczy się wyjaśnienie, że prawie wszyscy automobiliści uznali polecenia oleju według TABELI POLECAJĄCEJ GARGOYLE MOBILOIL za trafne i że Gargoyle Mobiloil ma prawie pięć razy większy popyt, aniżeli każdy inny olej.

Jeżeli zatem smarując Wasz samochód wymagacie największej pewności, używajcie GARGOYLE MOBILOIL według Tabeli Polecającej.

TABELA POLECAJĄCA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1922 do 1926 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej:

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arc „ GARGOYLE MOBILOIL Arc
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

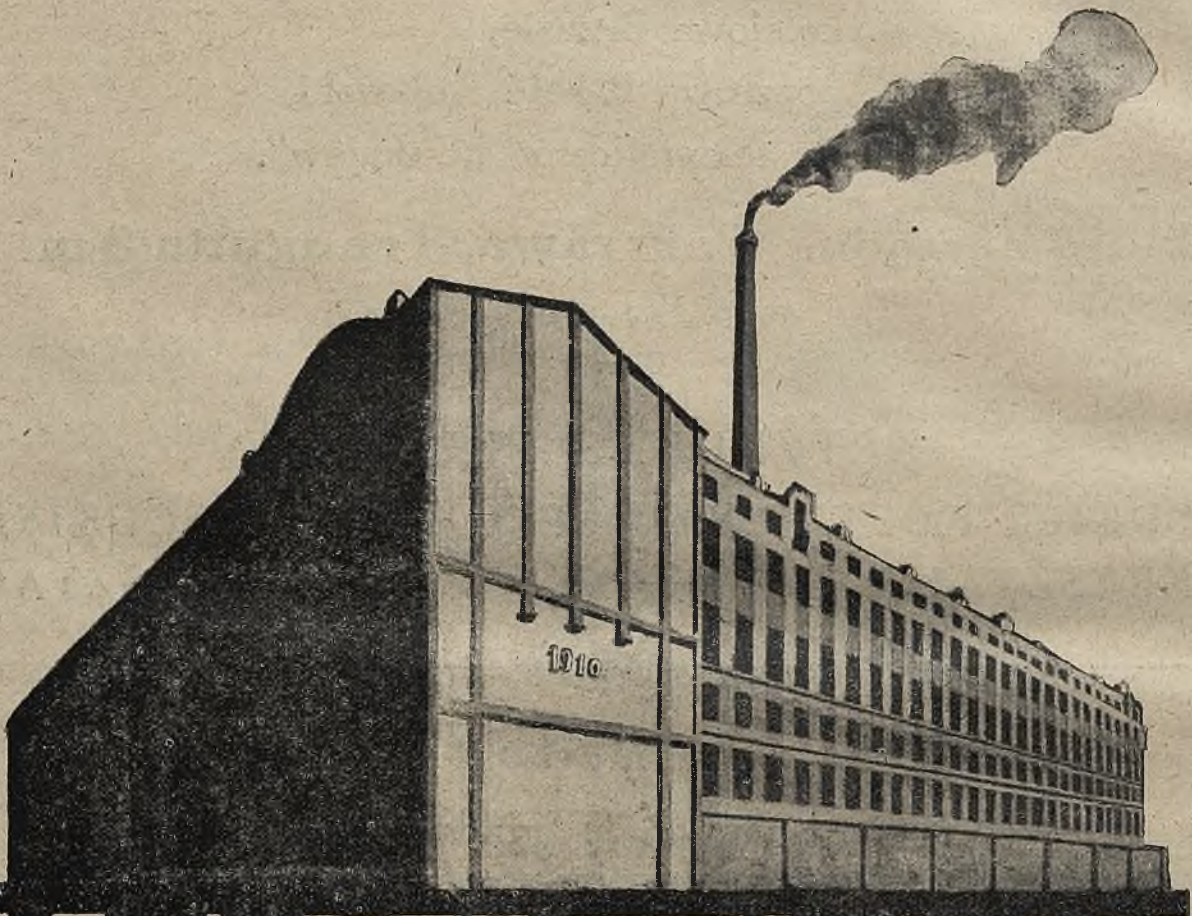
NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1926		1925		1924		1923		1922	
	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą
Samochody										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Daimler (P) (AD, ADV)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
„ „ (P) (ADM)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz Söhne (P)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—
Chevrolet (P, C)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—
Citroen (P) (5 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
„ (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
De Dion Bouton (P) (8 H. P.)	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—	—	—
Dodge Bros. (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	—	—
Gräf & Stift (P) (VK, V4, SR3)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Horch (P) (10/35, 10/50 H. P.)	—	—	—	—	BB	A	BB	A	BB	A
Lancia (Lambda) (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Laurin & Klement (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mathis (P) (8 & 11 H. P.)	A	Arc	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (W. S.)	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4-Cyl.)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Packard (Eight) (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Peugeot (P) (5, 15 H. P. & Quadrillette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Praga (Piccolo, Alfa) (P)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (6 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Steyr (P) (4-Cyl.)	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Studebaker (P) (Two Wheel Brakes)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Tatra (P) (10 & 17)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V. & 498 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Austro-Motorette	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Excelsior (U. S. A.) (Super X)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Gnôme & Rhône (175 cm³)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Harley-Davidson	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout)	BB	A	BB	A	BB	A	A	A	A	A
„ (Prince)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Puch (LM, LMS)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Triumph (niem.) (Knirps)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.

OD ADMINISTRACJI:

Niniejszem przypominamy P. T. firmom ogłaszającym się u nas oraz prenumeratorom, że do inkasowania gotówki za ogłoszenia i prenumeraty są upoważnieni jedynie inkasenci, zaopatrzeni w legitymacje z fotografją **ostemplowane przez Administrację „Lotu Polskiego" na rok 1926.**


1910

PODLASKA WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW

„Kurjer Poranny" pisze:

Na polskim samolocie
lata już polski lotnik

W wędrówce swej po Polsce, wycieczka oficerów rumuńskich zawitała też do Białej Podlaskiej, gdzie wytwórnia polska od dość już dawna produkuje całkowite samoloty wojskowe, zaspakajając w ten sposób znaczną część potrzeb naszej armji. Aparaty wyrabiane w Białej Podlaskiej niejednokrotnie wykazały i wykazują w dalszym ciągu duże zalety, jako samoloty wywiadowcze i bojowe — nie ustępujące w niczem aparatom, sprowadzonym z zagranicy, zarówno pod względem materjału, jak i wykonania. Ustępują jedynie pod względem... ceny, która jest przy produkcji krajowej niższą, niż przy zakupie zagranicą. A to stanowi jeszcze jedną przewagę nad aparatami importowanemi, tembardziej — iż zostają w kraju wielkie sumy pieniędzy.

Na gościach rumuńskich fabryka wywarła silne i nader dodatnie wrażenie. Okazuje się, iż nasza, coraz większa samowystarczalność w produkcji technicznej zagranicą jest prawie nieznana. Niewiele wiedzą tam ludzie o naszym przemyśle, wskutek czego w wielu wypadkach rynki, które moglibyśmy z łatwością opanować, zajmuje obca konkurencja — przy warunkach dla nabywców mniej korzystnych, niżby Polska mogła zaofiarować.

Rozumie znaczenie tego szef departamentu żeglugi powietrznej M. S. Wojsk. pułk. Rayski, który też pośpieszył podniebnym szlakiem na skrzydłach potężnego ptaka, by powitać oficerów rumuńskich w Białej Podlaskiej. I jako gospodarz na terenie lotnictwa wojskowego Polski, mógł śmiało pochwalić się przed naszymi przyjaciółmi z Rumunji, iż obecnie Polska prawie wyłącznie własnemi rękoma przypina sobie skrzydła. Niestety „prawie", bo nie mamy dotychczas ani jednej fabryki silników samolotowych, lub samochodowych. Czas nareszcie i pod tym względem uniezależnić się od obcych!

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 23

GŁÓWNA RADA NADZORCZA.

W dniu 22 września b. r. odbyło się posiedzenie organizacyjne Głównej Rady Nadzorczej L. O. P. P.

Zebranie zagaił p. sen. Kiniorski, poczem przewodnictwo objął p. wojewoda Sołtan.

Dokonano wyboru Prezydjum Rady w składzie następującym: Prezes — p. wojewoda Sołtan; Wiceprezesi pp.: Czapski, Kiniorski, Rybicki, Taylor; Sekretarz — p. Łukasiewicz.

Z kolei wice-prezes Zarządu Głównego p. sędzia Falkiewicz składał sprawozdanie Zarządu.

W dyskusji nad sprawozdaniem zabierali głos pp.: Król, Skrzyński, Kiniorski, Rybicki, Sołtan, poruszając szereg spraw żywotnych.

Wyjaśnień w imieniu Zarządu Głównego udzielał p. Falkiewicz.

Na wniosek p. Króla, poparty przez p. Mączyńskiego, postanowiono wybrać Komisję celem rozpatrzenia projektu statutu i złożenia uwag na najbliższem posiedzeniu Rady.

Do Komisji wejdzie: Prezydjum Gł. Rady Nadzorczej, p. prezes Sądu Najwyższego Seyda oraz autor projektu p. sędzia Sądu Najwyższego Falkiewicz.

Na zakończenie na wniosek p. prezesa Rybickiego ze Lwowa, wyrażono podziękowanie Zarządowi Głównemu za jego dotychczasową owocną pracę.

KOMITET STOŁECZNY.

„Wielkie Święto Lotnicze". W dniu 26.IX b. r. odbyło się Wielkie Święto Lotnicze, zorganizowane staraniem Komitetu Stoł. L. O. P. P. Uroczystość ta była wielką manifestacją na rzecz naszego lotnictwa.

Już na długo przed godziną 12 w poł. tłumy publiczności zgromadziły się na lotnisku cywilnem przy ul. Topolowej. Porządku pilnowały liczne posterunki policji pieszej i konnej. Na lotnisku ustawionych już było kilkanaście aparatów wojskowych, przeważnie Breguetów i Potezów, samoloty L. O. P. P.: „Iskra", „Kujawiak", „Tomanowski", wodnopłatowiec „Lubliniak" oraz samoloty linij lotniczych: Junkersy „Aerolotu" i Berline Spady Międzynarodowego Tow. Żeglugi Powietrznej. Jednym z głównych punktów programu było poświęcenie samolotu „Iskra" ofiarowanego Lidze przez uczennice gimnazjów żeńskich stolicy.

Na uroczystość tę przybyli: Komisarz Rządu gen. Sławoj-Składkowski, przedstawiciel Min. W. R. i O. P., dyrektor Departamentu p. Zagórowski, delegat Warsz. Kuratorjum Szkolnego p. wizytator Brona, Komitet Fundacyjny samolotu „Iskra" z p. przewodniczącą Leonją Rudzką na czele, przedstawiciele L. O. P. P.: wiceprezes Zarządu Głównego p. sędzia Falkiewicz oraz dyrektor biura p. Baliński, z Warsz. Komitetu Woj. pp. Przybyszewski i Pawłowski, Komitet Stołeczny z p. prezesem Floryanowiczem na czele, dyrektor biura Kom. Stoł. p. Rerutkiewicz, redaktor „Lotu Polskiego" p. Relidzyński, przedstawiciele prasy stołecznej i niezliczone tłumy publiczności.

Ponadto na lotnisko przybyły 33 szkoły żeńskie ze sztandarami, które ustawiły się w półkole, w środku którego znajdował się ofiarowany Lidze samolot „Iskra".

Aktu poświęcenia dokonał ks. prałat Pyzowski, poczem wygłosił krótkie przemówienie. Po przemówieniach p. Walickiej, przedstawicielki Komitetu Fundacyjnego, oraz pp. prezesa Floryanowicza, wiceprezesa Zarz. Gł. Falkiewicza i d-ra Wybranowskiego odczytano akt fundacyjny, poczem piloci Bocheński i Woyna dokonali próbnego lotu na „Iskrze", który wypadł doskonale.

Następnie odbył się szereg ciekawych popisów i ćwiczeń samolotów wojskowych, które wzbudziły wielkie zainteresowanie rzeszy publiczności. Loty pasażerskie cieszyły się wielkiem powodzeniem i tłumy ludzi wprost cisnęły się do samolotów, pragnąc skorzystać z okazji przejażdżki samolotem. Specjalne zaciekawienie publiczności wzbudzał aparat bojowy konstrukcji inż. Zalewskiego. Przez cały czas uroczystości przygrywała orkiestra 36 p. p. oraz 2 orkiestry szkolne.

Nieszczęśliwy wypadek. Tę świetną uroczystość zamącił, niestety, godny pożałowania fakt. Mianowicie samolot pasażerski typu Berline Spad, będący własnością Międzynarodowego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej (C. I. D. N. A.) (dawniej Franco-Roumaine), prowadzony przez pilota tegoż Towarzystwa, najechał już po wylądowaniu na stojący i gotujący się właśnie do odlotu samolot Ligi. Dwie osoby z L. O. P. P. uległy lekkiemu poturbowaniu skrzydłem Berline Spada. Pilot Bocheński wyszedł bez szwan-

ku. Samolot L. O. P. P. „Iskra" został uszkodzony, górne jednak płaty podwozia, śmigło oraz najcenniejsza część samolotu — motor pozostały nietknięte.

Wypadek powyższy był wynikiem li tylko nieodpowiedniego lądowania i nieostrożności pilota C. I. D. N. A., przeciwko któremu wszczęto dochodzenie.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Brześć n/Bugiem. Zarząd tymcz. Komitetu stanowią pp.: Leopold Dmowski, prezydent m. Brześcia — prezes; gen. Pachucki, zastępca D-cy D. O. K. Nr. IX — wice-prezes; K. Kossobudzki, starosta brzeski — wice-prezes; Roman Walewski — ref. Pol. Urzędu Woj. — sekretarz; Downar-Zapolski — nacz. Wydziału Finans. Kuratorjum — skarbnik; członkowie: inż. Szymkiewicz, p. Leonard Mazurkiewicz.

W obecnej chwili na terenie Woj. Poleskiego istnieje Komitet Pow. w Brześciu, Koło policji państwowej w Brześciu, Koło w Wysokiem Litewskiem, Kamieńcu Litewskim, Małorycie i Domaczewie.

Sprawozdanie finansowe za rok 1925 wykazuje saldo na dzień 1.I b. r. zł. 7461.75 gr.

Katowice. W dniu 31 sierpnia b. r. odbyło się zebranie członków Woj. Komitetu Kolej. L. O. P. P.

Zebranie zagaił zastępca prezesa Zarządu Komitetu p. inż. Rybicki, witając w serdecznych słowach przybyłego prezesa Dyrekcji Kolejowej, p. inż. Dobrzyckiego oraz zebranych członków Komitetu, poczem przedstawił zebranym stan organizacyjny oraz finansowy w czasie od listopada 1925 r. do 1 sierpnia 1926 r. Mówca zaznaczył, że z inicjatywy ówczesnego prezesa Dyrekcji Kolejowej, p. inż. Rucińskiego, na skutek wydanej przez niego odezwy, wstąpili do L. O. P. P. wszyscy pracownicy kolejowi tut. D. K. P. w liczbie 15.835 W końcu p. inż. Rybicki zwrócił się do zebranych, by prezesurę Zarządu Wojew. Kom. Kol. L. O. P. P. oraz funkcje przewodniczącego zebrania powierzyć prezesowi Dyrekcji Kolejowej, p. inż. Dobrzyckiemu. Wniosek ten przy hucznych oklaskach przyjęto jednogłośnie.

P. inż. Dobrzycki, dziękując za wybór, przyjął godność prezesa oraz przewodniczącego, prowadząc dalszy ciąg zebrania.

Szczegółowe sprawozdanie z dwuletniej działalności odczytał p. Charnas oraz przedstawił obecnym program mającego się odbyć „Tygodnia Lotniczego".

Po dłuższej dyskusji uchwalono powołać szerszy Komitet, celem zorganizowania „Tygodnia".

Posiedzenie zakończył p. prezes Dobrzycki, dziękując zebranym za przybycie i tak wielkie zainteresowanie się sprawami L. O. P. P.

Nowogródek. Zawdzięczając uprzejmości i zrozumieniu konieczności prowadzenia propagandy lotniczej przez p. pułk. pilota Kossowskiego, d-cy 11 myśl. pułku lotn. oraz pp. oficerów tegoż pułku, Komitet ma możność przy każdej nadarzającej się sposobności urządzania lotów propagandowo-pasażerskich.

Loty takie dotychczas odbyły się kilkakrotnie w Nowogródku, dwa razy w Zdzięciole i raz w Nieświeżu, gromadząc tłumy publiczności.

Jako piloci latali pp.: kpt. Pamuła, którego dobre chęci i poświęcenie szczególnej na tem miejscu należy podkreślić, por. Bajan i ś. p. kpt. Sękowski.

W „Tygodniu Lotniczym" oczekiwany jest przylot naszego „asa" kpt. Orlińskiego.

Został zaprojektowany przez Komitet Woj. i omówiony z pułk. Kossowskim lot okrężny dookoła Województwa na przestrzeni z górą 500 km. Lot ten odbyłaby trójka Spadów.. Odlot nastąpiłby z Lidy i prowadziłby przez Iwje, Wiszniew, Wołożyn, Iwieniec, Stołpce, Mir, Horodziej, Nieśwież, Kleck, Siniawkę, Lachowicze, Baranowicze, Słonim, Zdzięcioł, Nowogródek — do Lidy. Podczas przelotu nad osiedlami byłyby rozrzucone ulotki propagandowe.

Oprócz lotu okrężnego mają się odbyć loty pasażerskie w szeregu miast i miasteczek.

Idąc za wskazówkami Zarządu Głównego, Komitet Woj. przystąpił do organizacji lotnisk w Słonimie i Baranowiczach. Należy przypuszczać, że w ciągu zimy zostanie dokonane przez Komitet Woj. przejęcie wybranych na lotniska placów i z początkiem wiosny roku przyszłego Komitety Pow. będą miały możność przystąpić do robót regulacyjnych i t.p.

Wobec rozpoczęcia roku szkolnego zostają uruchomione modelarnie we wszystkich szkołach średnich na terenie Województwa, w których uczniowie już pracowali w ub. roku. Pozatem oczekiwane jest powstanie całego szeregu nowych modelarni, gdyż kursy instruktorów modelarskich, przeprowadzone w Nowogródku w lipcu i początku sierpnia r. b. ukończyło 20 instruktorów i instruktorek.

Warszawa. W stałej trosce o przysporzenie sił fachowych naszemu lotnictwu Komitet Woj. L. O. P. P powołał w roku bieżącym do życia Cywilną Szkołę Mechaników, obliczoną na 40-tu uczniów Jest to Szkoła czysto fachowa, której uczniowie otrzymują cały zasób wiedzy teoretycznej i praktycznej, potrzebnej dla mechanika silnikowego i płatowcowego.

Kurs trwa osiem miesięcy, przyczem ostatnie miesiące przeznaczone są wyłącznie na zajęcia praktyczne w silnikowym hangarze i na próbowni. Całkowity koszt utrzymania, włącznie z pensjami wykładowców oraz niezbędnemi wydatkami na pomoce szkolne, ponosi Komitet Woj. L. O. P. P. Nauka dla uczniów jest zupełnie bezpłatna. Uczniowie Szkoły, w miare możności, zaopatrywani są nawet w materjały piśmienne.

O ile Komitet Woj. Ligi wziął na swoje barki najważniejszą stronę utrzymania Szkoły, mianowicie stronę materjalną, o tyle również podkreślić należy życzliwość i stałe poparcie władz wojskowych w kierunku skutecznego rozwoju Szkoły.

Za pośrednictwem głównego inicjatora myśli powstania Szkoły, a dziś jej bezinteresownego kierownika, majora-obserw. Sznuka znalazła ona pomieszczenie w lokalu Szkoły Obsługi Lotniczej I-go pułku lotn. Dowódca pułku z czasów powstania Szkoły, obecnie Inspektor Lotnictwa, pułk-pilot Buckiewicz z niezmierną życzliwością odniósł się do tej nowej placówki oświatowej, wszelkiemi siłami starając się dopomóc w kierunku jej rozwoju, zezwalając na użyczenie sal Szkoły pułkowej, jej motorowni oraz wszelkich pomocy szkolnych. W skład personelu nauczycielskiego weszli wybitni pedagodzy wojskowi oraz wytrawni fachowcy. Wyszkolenie teoretyczne (matematyka, fizyka) prowadzą kpt. Przedborski, kpt inż. Biesiekierski, przedmioty czysto fachowe znalazły kierowników w osobach kpt. inż. Brodowskiego,

inż. Zalewskiego oraz kpt. Ostrowskiego. Posiadając doskonały personel nauczycielski, młodzież chętną do pracy, zapewniony byt materjalny dzięki Komitetowi Wojewódzkiemu L. O. P. P., oraz pomoc władz wojskowych, Szkoła rokuje jak najlepsze nadzieje.

Jest ona dziś jedną z nielicznych placówek oświatowych na polu kształcenia fachowców lotnictwa.

WYCIECZKA CZŁONKÓW KOMITETU MIEJSKIEGO L. O. P. P. W ŻYRARDOWIE.

Dnia 19-go września b. r. Zarząd Komitetu Miejskiego L. O. P. P. w Żyrardowie w porozumieniu z Warsz. Komitetem Woj. zorganizował wycieczkę dla swoich członków do stolicy w celu zwiedzenia Instytutu Aerodynamicznego oraz hangaru i majątku lotniczego Ligi. 16 osób, uczestników wycieczki pod przewodnictwem p. Pawłowskiego, dyrektora biura Komitetu Woj., z wielkiem zainteresowaniem oglądało zbudowany Instytut, korzystając z uprzejmych objaśnień p. prof. inż. Szarcmana.

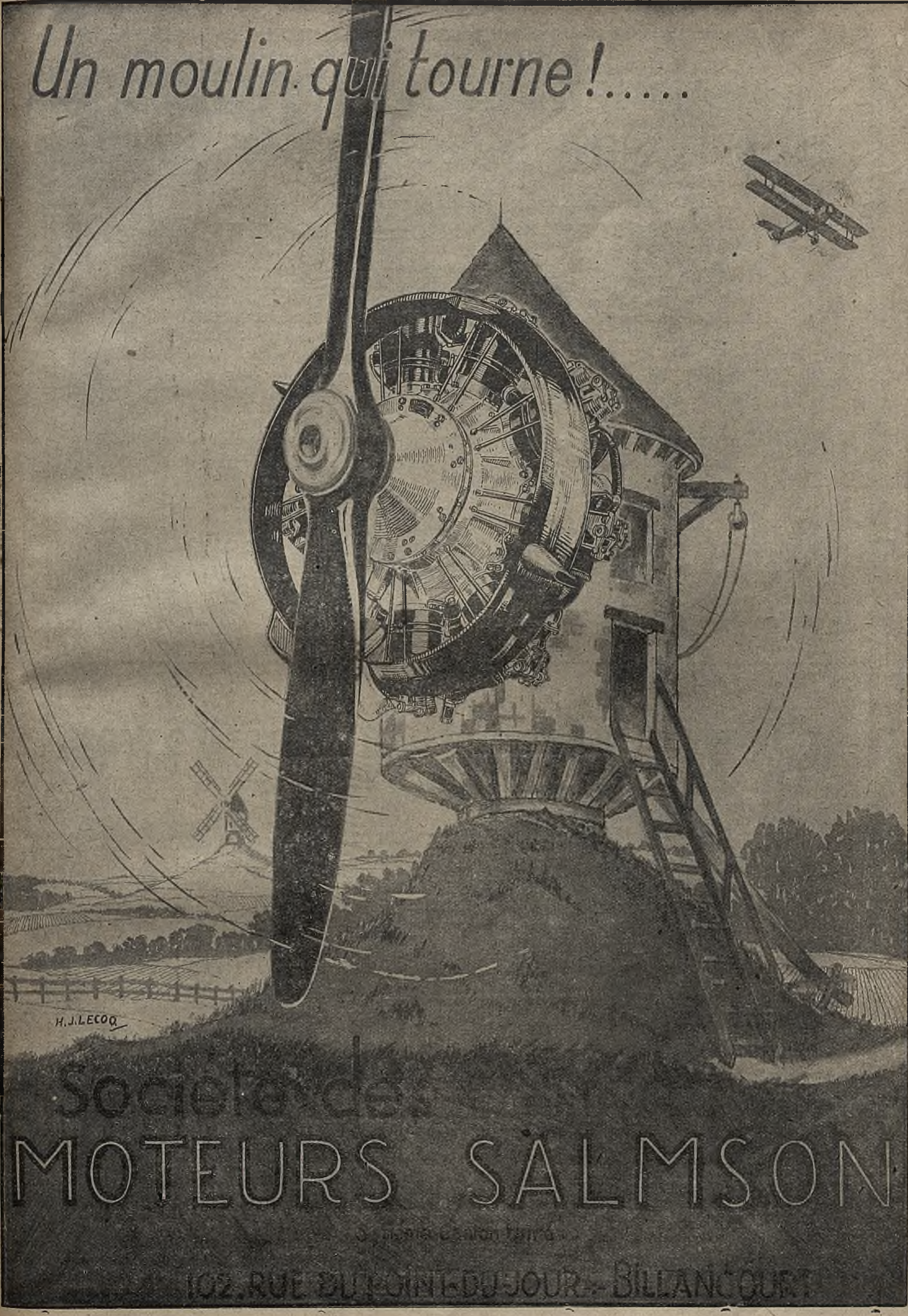
Na lotnisku Mokotowskiem, po zapoznaniu się z majątkiem lotniczym Ligi, uczestnicy wycieczki odbyli loty pasażerskie, na samolotach Komitetu Woj., prowadzonych wprawnemi dłońmi pilotów Korczaka, Nartowskiego i Walczaka.

Ze względu na zapoznanie się z faktycznym stanem majątkowym Ligi oraz przyjemność spowodowaną lotami, uczestnicy wynieśli niezatarte wrażenie.

SZKOŁA OBSŁUGI LOTNICZEJ



WARSZ. KOMITETU WOJ. LOPP.



Un moulin qui tourne !.....
H. J. LECOQ
Société des
MOTEURS SALMSON
102, RUE DU POINT-DU-JOUR — BILLANCOURT